UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00639859 8

GUSTAVUS MYERS

GESCHICHTE DER GROSSEN AMERIKANISCHEN VERMOEGEN

S&F

Geschichte der großen amerikanischen Vermögen

VON

GUSTAVUS MYERS

ZWEITER BAND

1923

S. FISCHER · VERLAG · BERLIN

HC
103
M815
Bd. 2
652080
22. 2. 57

Fünfte bis siebente Auflage

Berechtigte Übertragung. Alle Rechte vorbehalten.

Gedruckt bei Julius Klinkhardt in Leipzig

Vierter Teil:

GROSSE VERMÖGEN DER INDUSTRIE

Erstes Kapitel

EINE EINSCHALTUNG ÜBER SAGE

Russel Sage war an Erfahrungen reif, als Gould noch in blühender Jugend stand; viele Jahre bevor Gould seine räuberische Laufbahn begann, genoß Sage unter den Eingeweihten den Ruf, in politischer und finanzieller Korruption ein erfahrener Mann zu sein. War dieser Ruf gerechtfertigt? Und hatte Sage seine ersten Millionen durch ungesetzliches Verfahren zusammengebracht? Gewisse Biographen gleiten über diese Fragen geschickt hinweg, während andere ihre zur Verteidigung bereitgehaltenen Geschichten erzählen: wie er durch seine Sparsamkeit und seinen Unternehmungsgeist, durch seine wunderbare geschäftliche Schlauheit und eine imponierende Reihe anderer kaufmännischer Tugenden und Fähigkeiten sein großes Vermögen erworben habe[1]). Es würde in der Wiedergabe dieser Berichte einen Mangel an Treue bezeichnen, wollte man bei den Tugenden das Wort „bewährt" fortlassen; wenn es sich um unsere Multimillionäre handelt, müssen Tugenden notwendigerweise „bewährte Tugenden" sein.

Sages großer Fehler

Eine der vorausgesetzten Tugenden fehlte Sage indessen betrüblicherweise, und weil sie ihm fehlte, war er sein Leben lang ein Gegenstand des Spottes und der scharfen Kritik. Soweit es sich um das Verfahren handelte, das er zum Zu-

[1]) Vgl. z. B. „America's Successful Men", Bd. 1.

sammenbringen seiner Millionen anwandte, wurde er nicht angegriffen; im Gegenteil, in seinen späteren Jahren wenigstens, wurde er als ein sehr schlauer Mann dargestellt, der sein Geld durch rechtmäßige Mittel erworben habe. Es war seine Knickerei, die zu seiner Unbeliebtheit den Grund legte. Die als ein wichtiges Mittel zur Erlangung von Reichtum gepriesene strenge Sparsamkeit wurde verurteilt, nachdem der Reichtum erworben war. Es hatte sich ein gewisser Zustand der öffentlichen Meinung oder eine Regel ausgebildet, wonach man beinahe forderte, daß der Millionär „auszugeben verstünde"; er sollte kostspielig leben, im Glanze strahlen und irgendeine Lieblingsphilanthropie besitzen.

Sages widerspenstiges Wesen ließ ihn ganz verschieden von den anderen reichen Männern seiner Zeit erscheinen. Für ihn gab es kein Sich-gehen-lassen, keine Verschwendung, keine kostbaren Steckenpferde oder prunkhaften Schaustellungen. Er war ein Mann, der seiner Klasse mißfiel und ihre Vorschriften verletzte; seine Klasse hatte den Eindruck, daß er der großen Masse des Volkes den Reichtum dadurch verhaßt machte, daß er ihn nicht mit jener Großmut anlegen wollte, die, wie man annahm, die allgemeine Feindseligkeit gegen das System mildere.

Hieraus entstand eine ungebührliche, gereizte Kritik seiner Persönlichkeit. Er gab nur gerade genug aus, um sich einen behaglichen Wohnsitz in der fünften Avenue zu gestatten; abgesehen von dieser bescheidenen Ausgabe war er notorisch sparsam, sogar seine Kleider wurden im Lande bespöttelt.

Hätte er dem herrschenden Brauch nachgegeben und sich durch verblüffende Schenkungen oder Stiftungen (die sich durch weitere Plünderungen wieder einbringen ließen) den Ruf erkauft, ein Philanthrop und „Wohltäter der Menschheit" zu sein, so wäre er unfehlbar anders beurteilt worden. Er machte jedoch keinen Versuch, die strenge öffentliche Meinung günstig zu stimmen; zu seiner Ehre sei gesagt, daß er seinen geizigen Idealen unerschütterlich treu blieb; er bewarb sich niemals um Lob, noch machte er den Versuch, dadurch versöhnlich zu wirken,

daß er der Wohltätigkeit oder Philanthropie einen Happen hinwarf; er betete das Geld ehrlich an, daher fehlte alles Moralisieren, alles vorgebliche Almosengeben, jede Heuchelei und jeder Humbug in seiner Charakteranlage.

Der Beginn der Laufbahn

Sage wurde im Jahre 1816 von Farmersleuten in Oneida County, New York, in Armut und Beschränktheit geboren. Man weiß wenig über seine Jugend. Wir erfahren, daß er sich als Knabe hauptsächlich nach Geld sehnte und daß er ein bemerkenswertes Talent für schneidigen Geschäftsbetrieb entwickelte. Er war in dem Materialwarenladen seines Bruders kaufmännisch tätig, wo er, wie wir wohl annehmen dürfen, zweifellos all die vorteilhaften kleinen Kniffe in der Behandlung der Kunden lernte, die man einem tüchtigen Kommis beibringt, von ihm erwartet und für die man ihn bezahlt. Betrug war damals wie jetzt der Hebel jedes erfolgreichen Geschäftes. Zweifellos sparte er sorgfältig — ach, wie sorgfältig —, und dasselbe taten Zehntausende anderer Kommis, sparsame, ehrgeizige Bürschchen, die Geld beiseite legten, wie man es ihnen wohlwollend geraten hatte. Aber die Sparsamkeit wirkte bei den meisten von ihnen nicht richtig; sehr wenige von ihnen wurden reich, wenn sie auch an jedem einzelnen der regelmäßig vorgeschriebenen Grundsätze aufs genaueste festhielten. Es ist immer klar gewesen, daß Sparsamkeit, Mäßigkeit und harte Arbeit nicht das Rezept sind, um reich zu werden, sonst würden es viele Millionen von Menschen, die schwer arbeiten müssen und sparsam und mäßig leben, sofort werden. Die üblichen Vorschriften erzeugten keinen Reichtum, das erfuhren Sages Gefährten. Was also brachte ihm den Reichtum?

„Lange, ehe der Flaum auf seinem Kinn erschien, hatte er in seiner näheren Umgebung den Ruf erlangt, ungewöhnlich scharf im ‚Losschlagen' zu sein." So schrieb ein Lobredner, dessen Beschreibung, so unbedeutend sie auch sein mag, doch einen Schlüssel für Sages Verfahren in seinen

Knabenjahren gibt. Wir erfahren, daß er genug Geld ansammelte, um einen eigenen Materialwarenladen aufzumachen, und daß er im Jahre 1839 Teilhaber eines Engrosgeschäfts für Materialwaren wurde.

Sage und seine Teilhaber ersinnen einen Betrug

Am 12. September 1851 gründeten Sage und zwei andere Männer aus Troy unter dem Namen Wheeler, Sage und Slocum eine Genossenschaft zur Betreibung eines allgemeinen Produktengeschäftes in Troy mit einem westlichen Hauptgeschäft in Milwaukee unter dem Namen Wheeler & Co. Diese Genossenschaft führte sich durch einen denkwürdigen Schwindel ein, der eine der strengsten Entscheidungen und Drohungen hervorrief, die jemals von dem obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten ausgesprochen worden sind[1]). Die Firma ersann einen wohldurchdachten Plan, um die Gläubiger eines ihrer bankrotten Schuldner in Milwaukee zu betrügen; und während sie mit diesem Verfahren beschäftigt war, täuschte Sage seine eigenen Teilhaber und betrog sie um den Gewinn des Schwindels.

Die in dem Bericht über den Fall und in der Entscheidung des obersten Gerichtshofs der Vereinigten Staaten mitgeteilten Tatsachen waren folgende:

Die Firma wurde Eigentümer einer Schuldforderung gegen einen gewissen Alanson Sweet aus Milwaukee, einer Schuld, die durch Hypotheken auf wertvollen Grundbesitz sichergestellt war. Zu diesem Grundbesitz gehörte ein großes Warenhaus, das Wheeler & Co. gemietet hatten. Im Oktober 1854 wurde ein Verfahren gegen den bankrotten Sweet eingeleitet, um die Verfallserklärung der Hypothek zu erreichen, und im November 1855 wurde von dem Gerichtshof von Wisconsin das Urteil gefällt. In dem Bericht des obersten Gerichtshofes über den Fall hieß es weiter, daß Wheeler, Sage & Slocum den Wunsch gehabt hätten, einen vollständigen Rechtsanspruch auf das

[1]) Siehe Wallace's Reports, Supreme Court of the United States, Bd. 1, S. 518—531.

verpfändete Grundstück zu erlangen, dessen Wert, als die Hypothek gegeben wurde, 50 000 Dollar betrug. Aber andere Gläubiger hatten Rechtsansprüche an Sweet, und Sweet beanspruchte die Summe von 12 000 Dollar, die ihm Wheeler & Co. als dreijährige Miete für das Warenhaus schuldeten.

Wenn Sweet eine Klagebeantwortung erfolgreich einbrachte, konnte ein vollständiger Rechtsanspruch nicht erlangt werden. Auch war es nötig, die anderen Gläubiger zu täuschen und abzuschrecken. Um das ganze Grundstück in ihre Hand zu bekommen, sagte der Gerichtshof, hielten es Wheeler, Sage & Slocum für notwendig, gewisse Ansprüche aufzukaufen und weitere Arrangements in heimlichem Einverständnis zu treffen. Sage teilte Wheeler und Slocum mit, daß dies geschehen könne, wenn man Alexander Mitchell, der Sweets Verteidigung in der Hand hatte, für 10 000 Dollar aufkaufte. Der Bericht des Gerichtshofes fährt fort:

„Sage war autorisiert, den Vertrag abzuschließen und Wheeler und Slocum den ihnen zukommenden Anteil in den Büchern der Firma in Rechnung zu stellen. Derselbe Vertrag oder ein ähnlicher wurde von Sage mit Mitchell gemacht und rechtskräftige Ansprüche daraufhin erworben. Sage jedoch gab, ohne daß Wheeler es wußte, diesen Vertrag auf und schloß mit Mitchell einen zu seinem eignen Vorteil ab. Das verpfändete Grundstück wurde verkauft, und Mitchell wurde der Käufer, indem er Sage unter gewissen Bedingungen ein Drittel des Anteils überließ; dies geschah, wie erwähnt, ohne Wheelers und Slocums Wissen und mit Verletzung ihrer Rechte. Die verpfändete Schuld wurde auf 24 000 Dollar festgesetzt, und zwei Drittel dieser Summe von Sage an Wheeler und Slocum ausgezahlt, da dies, wie er (Sage) sagte, das Beste sei, was man tun könne, und dies wurde auch unter dieser Voraussetzung von Wheeler und Slocum angenommen“[1])

[1]) Ebenda S. 519.

Sage betrügt seine Teilhaber

Doch war, so fuhr der Gerichtshof fort, wie Wheeler herausfand und berechnete, von dem verpfändeten Besitz genug verkauft worden, um 105 000 Dollar einzubringen, und dazu kam unverkaufter, noch in Mitchells Hand befindlicher Besitz im Werte von 27 000 Dollar[1]).

Auf der üblichen gesetzlichen Grundlage, daß, wenn ein Partner durch Betrug einen Vorteil erlangt, er als Güterverwahrer des betrogenen Partners zu betrachten ist und Rechenschaft ablegen muß, brachte Wheeler eine Klage gegen Sage ein. Er brachte vor, daß er Sage für sich (Wheeler) für ein Drittel des verpfändeten, noch unverkauften oder in Mitchells Händen befindlichen Besitzes und für ein Drittel des Erlöses aus dem schon verkauften Besitz zum Bevollmächtigten eingesetzt hätte.

Der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten erklärte das ganze Verfahren für betrügerisch; während Wheeler, Sage und Slocum sich erfolgreich zusammengetan hätten, um Sweets zahlreiche andere Gläubiger zu betrügen, habe Sage seine eigenen Partner überlistet und betrogen. Sie seien darauf ausgegangen, einen Grundbesitz im Werte von 50 000 Dollar auf betrügerische Weise für 30 000 Dollar zu erwerben, und hätten Sage bevollmächtigt, dies heimliche Einverständnis zur Ausführung zu bringen. Sage habe später den Vertrag mit Mitchell aufgegeben und sich heimlich selbst „zum Schaden der anderen Beteiligten" einen Vorteil gesichert.

In der weiteren Darlegung der gerichtlichen Entscheidung fährt Richter Davis fort:

„Das Beweismaterial dieses Falles, das hauptsächlich aus zwischen Wheeler und Sage gewechselten Briefen besteht, zeigt ganz klar, daß ein Plan entworfen war, um einen Rechtsanspruch auf das Grundstück zu erlangen, und daß Sage der handelnde Beauftragte zur Ausführung dieses Planes war; daß der Plan aber aus unaufgeklärten Gründen scheiterte.... Alle Teilhaber blieben in dem Glauben, daß die Verhandlungen mit Mitchell erfolgreich sein würden,

[1]) Ebenda S. 519.

aber .... Sage ließ den Gedanken, das Grundstück auf gemeinschaftliche Kosten zu kaufen, fallen und verhandelte mit Mitchell im eigenen Interesse .... Der Warenhausprozeß, wie er an einer Stelle des Berichtes genannt wird, ist für die beteiligten Parteien durchaus nicht ehrenvoll, und es ist überraschend, daß sie den Wunsch haben konnten, ihn durch ein gerichtliches Verfahren öffentlich bekannt zu machen .... Der Plan bestand darin, das Grundstück dadurch zu erlangen, daß man seinen Wert durch Eintragung rechtskräftiger Ansprüche von hohem nominellem Betrag heruntersetzte und andere Gläubiger täuschte und abschreckte. Der Gerichtshof in Wisconsin, der die Hypothek für verfallen erklärte, war getäuscht, und es war ein Komplott geschmiedet worden mit dem Ziel und der direkten Absicht, sich den Rechtsanspruch auf das wertvolle Grundstück eines zahlungsunfähigen Schuldners auf Kosten und mit Preisgabe seiner anderen Gläubiger zu sichern."

Der Gerichtshof weigerte sich, nach der einen oder der anderen Richtung ein Urteil zu fällen, mit der Begründung, daß eine Partei, die sich auf ein ungesetzliches Verfahren eingelassen hätte, nicht, nachdem sie selbst betrogen worden war, von einem „Billigkeitsgerichtshof" Genugtuung erwarten könne. „Ein solches Verfahren ist gegen das gute Gewissen und die gute Moral und kann von keinem Billigkeitsgerichtshof gutgeheißen werden .... Es ist gegen den Zweck der Gesetze, in einer solchen Streitsache einer der beiden Parteien zu helfen[1])." Die Wirkung dieser Entscheidung war, daß Sage im Besitz des Ertrages seiner schwindelhaften Operationen blieb.

Sieben Jahre lang bekleidete Sage die Ämter eines Alderman von Troy und eines Schatzmeisters der Rensselaer County. Jetzt erhalten wir den ersten klaren Einblick in die Art und Weise, wie er seine ersten ansehnlichen Geldmittel zusammenbrachte. Es geschah nicht dadurch, daß er nach Maß und Gewicht Handel trieb, auch nicht durch kleinliche Betrügereien, sondern durch ein Geschäft, bei dem er als öffentlicher Beamter die Stadt Troy verleitete, ihm für eine kleine Summe eine Eisenbahnlinie zu

[1]) Ebenda S. 530f.

verkaufen, die er später nach einem vorgefaßten Plan an die New York Zentral-Vereinigung mit großem Nutzen verkaufte.

Wie Sage seinen ersten großen Reichtum zusammenraffte

Es gibt nichts Unklares oder auf Vermutung Begründetes in diesem einleuchtenden Unternehmen; die Tatsachen sind in den öffentlichen Berichten authentisch verzeichnet.

In den Jahren 1840—1843 fing die Stadt Troy an, auf öffentliche Kosten eine 21 Meilen lange Eisenbahn bis Schenectady zu bauen. Die Stadt Troy nahm dafür in den Jahren 1837 und 1847 im ganzen 650 000 Dollar auf, und im Jahre 1840 lieh der Staat New York der Stadt Troy 100 000 Dollar; dies machte im ganzen 750 000 Dollar für den Bau und die Ausrüstung der Troy und Schenectady-Eisenbahn aus. Es war eine Zeit, in der die Kapitalisten, untätig zusehend, vielen Stadtbezirken und einigen Staaten gestatteten, Eisenbahnen zu bauen und eine Zeitlang zu betreiben, um dann, nachdem viele Millionen öffentlichen Geldes ausgegeben worden waren, Wege zu ersinnen, um selbst das Besitzrecht in die Hand zu bekommen. Das taten sie, indem sie im Gemeindebesitz befindliche Eisenbahnen entwerteten und lahmlegten und öffentliche Beamte verführten, sie ihnen für verhältnismäßig unbedeutende Summen zu verkaufen oder zu verpachten. Dies war ein beliebtes Verfahren in jener Zeit und wurde mit großem Erfolge betrieben.

Die Aufgabe, sich mit modernen Transportmitteln zu versorgen, fiel oft den Gemeinden zu, da kein Kapitalist die Initiative bei irgendeinem Unternehmen ergreifen wollte, bei dem er nicht sofort beträchtlichen Gewinn sah. Das Ziel der Gemeinden war Nutzbringung, das des Kapitalisten Profit. Gemeinden pflegen niemals eine Betrachtung darüber anzustellen, ob eine Eisenbahn Gewinn bringen wird; die einzige sie leitende Erwägung ist das öffentliche Bedürfnis. Was die Leute gefügig machte, privaten Eisenbahngesellschaften große Geldsummen zu leihen oder zu stiften, war der Gedanke, daß Eisenbahnen eine öffentliche

Notwendigkeit sind, ob sie nun für öffentliche Kosten oder privatim gebaut werden.

Da die größere Zahl der Eisenbahnen privaten Gesellschaften gehörte, war es ihnen, wenn sie es darauf anlegten, nicht schwer, in öffentlichem Besitz befindliche Eisenbahnen bankrott zu machen. Sie konnten dies leicht tun, indem sie den Fracht- und Passagierverkehr ablenkten und störten oder öffentliche Beamte verführten, ihn schlecht zu leiten. Dieser Kampf der öffentlichen und privaten Interessen endete immer mit dem Siege letzterer; notwendigerweise, weil öffentliche Wohlfahrt und privater Nutzen nicht zusammenpaßten, weil das eine der Gegensatz vom anderen war, und auch, weil die leitenden Beamten entweder zu den begüterten Klassen gehörten oder ihnen verantwortlich oder untergeordnet waren.

Auf diese Art wurde auch der Feldzug gegen die Troy- und Schenectady-Eisenbahn eröffnet. Kleine abgesonderte Eisenbahnen waren im besten Falle etwas Ungewöhnliches; die wirtschaftliche Entwicklung verlangte eine von zwei Lösungen; entweder wurden diese Bahnen einem großen öffentlichen oder einem großen privaten Eisenbahnsystem einverleibt. Ohne Zusammenhang waren sie verschwenderisch, unbequem und unsystematisch. Diese Grunderfahrung muß man bei jeder Tatsachendarstellung im Auge behalten.

Unter den Eisenbahnkapitalisten setzte die Bewegung zur Verbindung und Vereinigung ungefähr im Jahre 1850 ein. Im Staate New York kam im Jahre 1851 eine Vereinigung verschiedener Bankiers, Landbesitzer und Politiker zu dem Schlusse, daß es ein ausgezeichnetes Unternehmen sein würde, viele von den getrennten kleinen Eisenbahnen in New York zu einem zentralisierten System zu vereinigen. Sie wurden allerdings nicht von Besorgnis für das Gemeinwesen getrieben; sie waren weit davon entfernt; für sie bedeutete das Gemeinwesen nur ein Raubgebiet. Auch kamen ihnen die wirtschaftlichen Kräfte kaum zum Bewußtsein, die hinter ihrem Unternehmen standen. Der einzige sie treibende Gedanke war, die kleinen Eisenbahnen für unbedeutende Summen aufzukaufen und dann eine

Gesellschaft zu organisieren und jene Eisenbahnen der Gesellschaft mit ungeheuren Gewinnen zu verkaufen. Trotz alledem leisteten sie dem Gemeinwesen durch die Ausführung ihrer Zentralisationsbewegung einen notwendigen Dienst, wie hoch das Volk ihn auch hat bezahlen müssen. Man kam überein, daß die Troy- und Schenectady-Eisenbahn eine der in diese Verbindung einzuschließenden Bahnen sein sollte.

Eine betrogene und geplünderte Stadt

Wie war die Stadt Troy dazu zu bringen, ihre Eisenbahn an die Clique der Projektenmacher zu verkaufen? Das war das Problem. Es beunruhigte sie nicht lange. Russel Sage unternahm es, diesen Teil des Handels auszuführen. Er war zu dieser Zeit ein führendes Mitglied des Gemeinderates von Troy und für diese Stadt einer der Direktoren in der Verwaltung der Troy- und Schenectady-Eisenbahn. Es wird einleuchten, daß sein erster Schritt darin bestand, eine dauernd schlechte Leitung der Eisenbahngeschäfte zu veranlassen, um so Mißstimmung, wenn nicht sogar Widerwillen gegen das Weiterbestehen des öffentlichen Besitzes und Betriebes hervorzurufen. Sehr geschickt führte er sein Werk des Unterminierens und Untergrabens aus — so geschickt und verstohlen, daß kein Verdacht seiner Mitschuld erweckt wurde. Dann wurde bei der Bevölkerung in geschickter Weise eine ungünstige Stimmung gegen das Festhalten der Stadt an der Bahn erregt; öffentliche Bittschriften, die unvorteilhafte und unbefriedigende Bahn zu verkaufen, fingen an, bei dem Gemeinderate einzulaufen.

Was tat der Gemeinderat nun? Er setzte eine Kommission zur Erwägung der Verkaufsfrage ein; Sage war das tätigste Mitglied dieser Kommission. Er war so tätig, daß der Bericht der Kommission sich für den Verkauf der Eisenbahn erklärte. Der Antrag wurde allerdings nur mit einer Stimme durchgebracht; Sages Stimme gab den Ausschlag. Dann wurde am 24. Januar 1853 eine andere Kommission vom Gemeinderat eingesetzt. Die ihr zuer-

teilte Aufgabe war, das Anlagekapital, die Konzession und das Eigentum der Eisenbahn für nicht unter 200 000 Dollar zu verkaufen. Wer war es, der wunderbarerweise auch in dieser zweiten Kommission unter den Mitgliedern an erster Stelle stand? Der phänomenal fleißige Alderman Sage. Und als die Eisenbahn schließlich verkauft wurde, wer war es, der sie kaufte? Eine Gesellschaft, an deren Spitze Sage stand, und es war Sage, der ihr Präsident wurde[1]). Die Verkaufsbedingungen waren außerordentlich überlegt; 50 000 Dollar sollten sofort gezahlt werden, der Rest in vierzehn Jahren.

Eine kleine Gratifikation von 8 Millionen Dollar

Ein ganz rechtmäßiges Verfahren, könnte der Verteidiger sagen; nach dem Gesetz jedoch bedeutete es eine gesetzwidrige Handlung im Amte; in mehreren Städten war manch ein Beamter wegen weniger schändlicher Taten entlassen worden. Jenes Verfahren wurde allgemein als ein starkes Stück von Verderbtheit angesehen; es geschah aber nichts, um seinem Erfolge oder größerer Verderbtheit, die noch folgte, entgegenzutreten. Nachdem Sage die Troy- und Schenectady-Eisenbahn unter der Form des Gesetzes ergattert hatte, verkaufte er sie für ungefähr 900 000 Dollar an die Gesellschaft von Kapitalisten, die den Zentral-Eisenbahn-Verband von New York bildete. Obgleich für die Bahn erst 50 000 Dollar bar bezahlt worden waren, veräußerten sie Sage und seine Genossen nicht nur für den vollen Kapitalswert von 650 000 Dollar, sondern sie erhielten auch als Entgelt eine Prämie von 25 Prozent jener Summe in New York-Zentral-Obligationen. Bei dieser Entstehung der New York Zentral wurden 8 Millionen Dollar in Obligationen (alle nur auf „Verwässerung" beruhend) als Gratifikation unter die Eigentümer der verschiedenen in die Konsolidierung eingeschlossenen Eisenbahnen verteilt[2]); kein unbedeutender Teil dieser 8 Millionen war Sages Anteil an der Beute.

[1]) Siehe Investigation of the Railroads of the State of New York, 1879, Bd. 5, S. 28—58.

[2]) Die gesetzliche Untersuchung des „Hepburn Committee" von 1879 beschäftigt sich mit der Geschichte dieser Kapitalsverwässerung. Ein Bericht über das

Wie groß auch später das Geschrei der Bevölkerung von Troy über die unbarmherzigen Erpressungen der New York-Central-Eisenbahn sein mochte, Sage wurde jetzt noch mehr als „hervorragender Bürger" ausposaunt als je zuvor, als ein Bürger von außerordentlichem Verdienst, von Solidität und Ansehen. Die ruhmreiche und patriotische Beschäftigung als politischer Geschäftsmann mit ihrem Bereich günstiger Gelegenheiten hatte sich als sehr einträglich erwiesen. Doch Sage überlegte, daß die Hauptstadt des Landes noch bessere Aussichten biete. Demgemäß ließ ihn die bestechliche politische Clique von Troy, deren Führer er war, in den Kongreß wählen; dort übernahm er im Dezember 1853 seinen Sitz und wurde im Jahre 1854 wiedergewählt.

Das war die Periode, in der Gesetze über Gesetze erlassen wurden, die den Eisenbahngesellschaften entweder öffentlich oder auf Umwegen Geld und Land zuerkannten und anderen Gesellschaften und einzelnen Kapitalisten verderbliche Machtbefugnisse und Vorrechte der verschiedensten Art erteilten. In dem einen Jahre 1856, ganz abgesehen von anderen Jahren, erließ der Kongreß wenigstens dreißig Eisenbahn- und Landbewilligungsgesetze zum Nutzen ebensovieler verschiedener Eisenbahngesellschaften — Gesetze, durch welche diese Eisenbahngesellschaften in den Besitz von über 10 Millionen Morgen öffentlichen Landes kamen. Die zur Durchbringung dieser Gesetze angewandten Bestechungen bildeten eine der größten Skandalaffären der Zeit und führten zur Einsetzung zahlreicher Kongreß- und Staatsuntersuchungskommissionen. Es gab wenige Mitglieder des Kongresses und der gesetzgebenden Körperschaften — das zeigte sich überreichlich —, die nicht, sei es in Geld oder in Aktien oder Hypotheken, Bestechungen annahmen.

Wenn Sage sich im Kongreß auch kaum bemerkbar machte und eine ziemlich vollständige Null im öffentlichen Leben war, so trat er doch in um so wirksameren und engeren Zusammenhang mit vielen der erwähnten reichen Eisen-

---

Troy-Geschäft von F. W. Powell mit dem Titel: „Two Experiments in Public Ownership of Steam Railroads", erschien in den „Quarterly Journal of Economics" in der Ausgabe vom November 1908.

bahnprojekte. Die besonderen Mittel, durch die er es tat, lassen sich nicht feststellen, aber es ist sicher, daß er, als er den Kongreß verließ, einer der hervorragendsten „Beteiligten" an verschiedenen Eisenbahngesellschaften mit staatlich bewilligtem Lande war.

Unbeschränkte Betrügereien und Bestechungen

Die Minnesota- und Northwestern-Eisenbahngesellschaft war eine der Eisenbahngesellschaften, die ihre Privilegien und ihr Land gerade zu der Zeit erlangten, als Sage Kongreßmitglied war; das Gesetz ging durch im Anschluß an massenhafte Betrügereien und Bestechungen. Es gibt allerdings kein urkundlich beglaubigtes Zeugnis dafür, daß Sage mit dieser Gesellschaft in Verbindung stand. Aber es ist doch der Mühe wert, darauf hinzuweisen.

Eine besondere Kommission des Hauses wurde am 24. Juli 1854 beauftragt, die Sache zu untersuchen; und obgleich die Kommission einen ausweichenden, weißwaschenden Bericht einreichte, so bewiesen doch die vor ihr abgegebenen Zeugenaussagen zweifellos, daß der Wortlaut des Gesetzes während der Reinschrift im Hause auf irgendeine Weise betrügerisch verändert worden war. Diese Veränderungen verschafften nach der Aussage des Sekretärs des Minnesota-Territoriums, J. Travis Rosser, der in Rede stehenden Eisenbahngesellschaft „Millionen Dollar". Die Gesetzesvorlage, wie sie vom Senat kam, hatte die Landbewilligung dem Territorium von Minnesota zugesprochen, nicht der Eisenbahngesellschaft; wie sie schließlich lautete, als sie Gesetz geworden war, enthielt sie die im Hause eingefügten betrügerischen Änderungen[1]). Robert W. Lowber, ein Aktionär, erklärte, daß während der Debatte über die Vorlage Arrangements getroffen wurden, durch welche der Widerstand verschiedener ihrer Gegner aufgekauft wurde, eine Behauptung, die die Beschuldigten in Abrede stellten[2]). — Die Majorität einer neuen Kommission, die

[1]) Reports of Committees, 33. Congress, First Session, Bd. 3, Rep. Nr. 352, 30.

[2]) Rep. Nr. 352, 1854, 35. Dieses Gesetz wurde später aufgehoben. Siehe Kap. 2. Lowber war eine Zeitlang stellvertretender Präsident dieser Gesellschaft. Er war

am 10. Juli 1854 eingesetzt wurde, um die Anklagen über Bestechungen zu untersuchen, berichtete: Die Unterzeichneten glauben, daß durch Zeugenaussagen klar festgestellt ist, daß Geld reichlich benutzt wurde, um das Durchgehen von Vorlagen sicherzustellen, und sie glauben durchaus, daß noch viel mehr Beweise hätten verschafft werden können, wenn der Kommission Zeit gelassen worden wäre, eine gründlichere Untersuchung der Tatsachen vorzunehmen[1]).

Die unternehmenden Fabrikbesitzer

Die Kommission fand heraus, daß Samuel Colt, der Gründer eines auf der Fabrikation von Feuerwaffen beruhenden Vermögens, an Dickerson, seinen Advokaten, und einen seiner Lobbyisten bei einer Vorlage zur Verlängerung seiner Patentrechte, deren Frist abgelaufen war, wenigstens 15 000 Dollar zur Bestechung der vorhandenen Opposition im Kongreß gezahlt hatte. Die Zeugenaussage zeigte, daß alles in allem ungefähr 60 000 Dollar zur Durchsetzung der Vorlage ausgegeben worden waren. Ein anderer Lobbyist, Jere Clemens, der auch die Verteilung von Colts Bestechungsgeldern besorgte, war, wie er unter Eid zugab, gleichzeitig Lobbyist für verschiedene Eisenbahngesellschaften, die Landbewilligungen nachsuchten, und für eine Vorlage ähnlich der Colts zur Verlängerung der Patentrechte für

---

ein notorisch bestechlicher New Yorker Stadtpolitiker und erwarb gerade zu jener Zeit bedeutende Summen durch betrügerischen Landverkauf an die Stadt New York zu enorm hohen Preisen. („The History of Tammany Hall", S. 216.) Lowber verkaufte bei einer dieser Gelegenheiten auf ungesetzliche Weise Land an die Stadt New York für 196 000 Dollar, die der Kontrolleur sich zu zahlen weigerte mit der Begründung, daß diese Summe fünf- oder sechsmal größer sei als der Wert des Landes. Lowber erhielt vor Gericht ein Urteil gegen die Stadt und war im Jahre 1858, als der Revisor sich weigerte, ihn zu befriedigen, im Begriff, die Stadthalle von New York durch Auktion verkaufen zu lassen, als Bürgermeister Tiemann das Verfahren anhielt und die notwendige Summe aufbrachte. Immerhin waren die Gemälde und Standbilder der Stadthalle bereits verauktioniert und von dem Sekretär Tiemanns gekauft worden.

Andere Beamte der Minnesota- und Northwestern-Eisenbahngesellschaft waren ebenso notorische New Yorker Lobbyisten (Leute, die den Vorsaal des Kongresses besuchen, um Mitglieder zu beeinflussen) und gewohnheitsmäßige Bestecher.

[1]) Reports of Committees, 33. Congress, First Session, Bd. 3, Report Nr. 352, 35.

Cyrus H. McCormick[1]), einen Fabrikanten von Mähmaschinen und Gründer eines Vermögens von vielen Millionen.

Wie andere Fabrikbesitzer den Kongreß bestachen, um Tarifgesetze durchzubringen, das wurde durch die Untersuchungen einer besondern Kommission des Hauses aufgedeckt, deren Majorität berichtete, daß speziell eine Firma, Laurence, Stone & Co. in Boston und New York, die Besitzer der großen Middlesex-Spinnereien und der ebenso großen Bay-State-Spinnereien in Massachusetts, 87 000 Dollar an Bestechungsgeldern ausgegeben hatte, um den Zoll auf Rohwolle und gefärbte Stoffe herabzusetzen[2]). Da es ihnen nicht gelungen war, von dem Kongreß, der politisch zu einem niedrigen Zolltarif verpflichtet war, einen hohen Schutzzoll für Wollwaren zu erreichen, versuchten sie durch Erlangung einer Zollherabsetzung für Rohmaterial zu demselben Resultat zu kommen. Einer der Lobbyisten für diese Firma war A. R. Corbin, ein Schwager des Ulysses S. Grant, derselbe Corbin, den Gould später für seine Goldmanipulationen in seine Dienste nahm. Corbin empfing 1000 Dollar Bestechungsgelder von Laurence, Stone & Co. und machte aus der Tatsache, daß er für die Illinois Central-Eisenbahn und andere Eisenbahngesellschaften regelmäßig gearbeitet hatte, kein Geheimnis.

Dies war, wie man sich erinnern wird, die Zeit, als Kommodore Cornelius Vanderbilt, E. K. Collins und andere Dampfschiff-Kapitalisten den Kongreß bestachen, um Postsubventionen zu erhalten, und Vanderbilt zwei Pacific-Dampfschifflinien um jährlich 612 000 Dollar Regierungssubsidien betrog. Ebenfalls während dieser Jahre fand eine Kongreßkommission bei einer Untersuchung heraus, daß das gesetzliche Privilegium und die Landbewilligung der Des Moines Schiffs- und Eisenbahn-Gesellschaft durch Bestechung durchgebracht worden waren. Wenn man nach den Berichten dieser verschiedenen Untersuchungs-

[1]) Rep. Nr. 352, etc., 20. Es verdient Beachtung, daß Houghton sowohl Colt wie McCornick in seinen „Kings of Fortune" aufführt.

[2]) Reports of Committees, First Session, 35. Congress, Bd. 4, Report Nr. 414.

kommissionen und den noch bedeutungsvolleren Umständen urteilt, die das Ernennen dieser Kommissionen erforderlich machten, so liegt es auf der Hand, daß der Kongreß von Betrug und Bestechung triefte, wovon nur wenig an die Oberfläche durchsickerte, und weitergehend erhalten wir gelegentlich einen klaren Einblick, wie die Begründer großer auf Fabrikindustrie beruhender Vermögen vorgingen.

Da wir eben bei diesem Gegenstande sind, wollen wir eine Abschweifung machen, um zwei Skandalaffären, die sich zu dieser Zeit abspielten, besonders zu behandeln. Es lohnt sich wohl, auf sie hinzuweisen, erstens, weil auch sie die außerordentliche, in Washington von jeder Gruppe von Kapitalisten betriebene Bestechung enthüllen, und zweitens, weil sie etwas von der Art und Weise zeigen, wie einer der am höchsten gepriesenen Multimillionäre und „Philanthropen" der Vereinigten Staaten sein Vermögen aufbaute.

Dies war William W. Corcoran, ein Bankier in Washington, der nach dem Bürgerkriege den Ruf erwarb, einer der gediegensten und geachtetsten Finanzleute in den Vereinigten Staaten zu sein. Während der Jahrzehnte, in denen Gould und Sage wegen ihrer Betrügereien heftig angeklagt wurden, ragte Corcoran als ein ruhiger, vorsichtiger Bankier und ein Mann von anerkannter, höchst ehrenvoller Vergangenheit empor. Er war der Hauptteilhaber der Bankfirma Corcoran & Riggs, hinterließ der Stadt Washington 2 Millionen Dollar für eine prächtige Kunstgalerie und gründete auch ein Heim für altersschwache Frauen.

Ein Seitenblick auf einen berühmten Philanthropen

Corcoran war auch einer der vielen Kapitalisten, die es fertig brachten, sich mit dem schützenden Mantel der Ehrbarkeit zu umkleiden. Seine Handlungsweise war jedoch von derselben betrügerischen Art wie die aller anderen erfolgreichen Geldmacher.

Wie diese Handlungsweise wirklich beschaffen war, darüber kam im Jahre 1854 Beweismaterial ans Licht; es erregte

einen solchen Lärm, daß das Repräsentantenhaus sich gezwungen sah, einige Untersuchungen anzustellen. Nach den schriftlich niedergelegten und wiederholt ausgesprochenen Beschuldigungen Benjamin E. Greens, einer politischen Persönlichkeit dieser Zeit, hatte Corcoran öffentliche Beamte in weitgehender Weise bestochen, um aus der Verwaltung von Geldern der Vereinigten Staaten und durch Spekulation mit ihnen große Summen zu gewinnen. Durch den Vertrag von Guadulupe Hidalgo hatten die Vereinigten Staaten eingewilligt, an Mexiko für ein nach dem mexikanischen Kriege abgetretenes Territorium eine große Entschädigungssumme zu zahlen. Ein Teil dieser Summe war bis zum Jahre 1850 bezahlt worden, aber eine bedeutende Summe war noch zu entrichten. Mexiko brauchte das Geld sehr notwendig und schlug vor, daß die Vereinigten Staaten es ohne die Vermittlung von Bankhäusern direkt an die mexikanische Regierung zahlen sollten. Green erhob den Vorwurf, daß Corcoran den Vorsitzenden der Kongreß-Budgetkommission, Thomas H. Bayly, bestochen habe, den Vorschlag Mexikos fälschlich so darzustellen und die Angelegenheit so zu leiten, daß die Firma Corcoran & Riggs zum Vermittler des Geschäfts gemacht würde. „Bayly," so lautete Greens Beschuldigung, „hatte alle Gesetzesvorlagen für Geldbewilligung in seiner Hand, und Corcoran hatte an den meisten direktes oder indirektes Interesse[1])." Corcoran erhielt auf diese Weise die Verwaltung der Entschädigungsgelder und machte bei diesem Unternehmen einen Profit von ungefähr 500 000 Dollar[2]). Eine besonders eingesetzte Kommission des Repräsentantenhauses gab sich den Anschein, die gegen Bayly erhobene Beschuldigung zu untersuchen, und berichtete am 3. August 1854 über den Fall als „nicht bewiesen".

Der Gardiner-Mears-Schwindel

Gerade zu derselben Zeit war Corcoran auch in eine Untersuchung der Gerichtskommission des Hauses ver-

[1]) Reports of Committees, 33. Congress, First Session, Vol. 3, Rep. No. 354, 4.
[2]) Ebenda.

wickelt — einer Kommission, deren Mitglieder zum großen Teil selbst bestechliche Politiker waren. Der Vorgang, den sie nach dem Beschluß des Hauses vom 6. März 1854 untersuchte, war der große Betrug, den George H. Gardiner und John H. Mears gegen die Regierung der Vereinigten Staaten verübt hatten. Durch Meineide, gefälschte Erklärungen und Bestechung erlangten diese beiden Männer unter der Vorspiegelung, daß ihnen gehöriger Besitz in Mexiko während des mexikanischen Krieges zerstört worden sei, von der Regierung der Vereinigten Staaten 581 000 Dollar. Nachdem das Geld bewilligt worden war, wurden die dem „verblüffenden Betrug" (wie eine Kommission des Hauses sich ausdrückte) zugrunde liegenden Tatsachen öffentlich bekannt. Sowohl der Senat wie das Repräsentantenhaus untersuchten den Vorgang; eine Senatskommission berichtete, daß die Ansprüche „falsch und fingiert und die zuerkannten Zahlungen durch gefälschte und nachgemachte Papiere erlangt seien[1])".

Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten wurde durch die Enthüllung dieses kühnen Schwindels in die heftigste Aufregung versetzt, und der Kongreß hatte wieder einmal einen krampfhaften Anfall tugendhafter Neugier. Ein Beschluß ging durch, der die Zurückforderung des an Gardiner und Mears ausgezahlten Geldes verlangte. Aber waren diese Männer die wirklichen Empfänger? Wer hatte das Geld tatsächlich erhalten? Wer waren die Hauptpersonen, die hinter dem Betruge standen? Das waren Punkte, die erforscht werden mußten.

Nach dem Ergebnis der Untersuchung schien es, daß eine Gruppe von Bankiers und Politikern hinter dem Betruge standen. Möglicherweise hatten sie ihn angeregt, obgleich diese allgemeine Annahme nicht bestätigt wurde. Die Zeugenaussagen zeigten jedoch, daß zu der Zeit, als die gefälschten Zeugnisse hergestellt wurden, zur erfolgreichen Durchführung des geplanten Betrugs sehr dringend Geld gebraucht wurde. Zu diesem Zeitpunkt trat Corcoran in den Vordergrund. Er lieh als Betriebskapital zur Förderung des Betrugs 18750 Dollar, obgleich er vor der Untersuchungs-

[1]) U. S. Senate Report No. 182, 1854.

kommission behauptete, er habe nicht gewußt, daß das Geld benutzt wurde, um Zeugenaussagen zu gewinnen und die Kette des Betrugs auch sonst noch zu vervollständigen. Aber er gab zu, Robert G. Corvin und Thomas Corvin, einflußreichen Politikern des Tages, diese 18 750 Dollar geliehen zu haben; er hatte dafür eine Anweisung auf die Forderung Gardiners als doppelte Sicherheit erhalten[1]). Thomas Corvin wurde später zum Schatzsekretär der Vereinigten Staaten ernannt, und auf seine Anordnung wurde nach einer vom Kongreß bewilligten Vorlage das Geld ausgezahlt. Von den bewilligten 581 875 Dollar fiel die Summe von 321 562,50 Dollar nominell auf Gardiners Namen, und 107 187,50 Dollar wurden Corcoran als Gardiners Bevollmächtigtem zugesprochen. Beide Summen wurden jedoch Corcoran ausgezahlt und in den Büchern von Corcoran & Riggs eingetragen und (so steht es in dem Bericht) „den Beteiligten gutgeschrieben[2]“). Als Gardiner wegen Meineids verklagt wurde, beging er Selbstmord. Die Bankiers und Politiker jedoch, deren Werkzeuge Gardiner und Mears gewesen waren, hatten sich, wie kaum zu sagen nötig ist, keinem gerichtlichen, noch irgendeinem anderen Verfahren zu unterwerfen, sondern nur einer freundschaftlichen und ausweichenden Untersuchung. Soweit Corcorans Mitschuld in Betracht kam, wurde er von jeder rechtlichen Verantwortung entlastet.

Es ist anzunehmen, daß Sage aus seinen Erfahrungen in Washington viel wertvolle Lehren zog; Corcorans besondere Art, Bankgeschäfte zu machen, muß ihm die Augen für allerhand Möglichkeiten geöffnet haben. Wenigstens

---

[1]) House Reports, Thirty-third Congress, First Session, Bd. 3, Report No. 369,39.

[2]) Ebenda. Es ist hier zu erwähnen, daß Riggs von der Firma Corcoran & Riggs im Jahre 1868 angeklagt wurde, einen Bestechungsfonds verwaltet zu haben, den der russische Minister den Vereinigten Staaten gegenüber benutzte, um das Durchgehen einer Vorlage sicherzustellen, die 7 200 000 Dollar zum Ankauf von Alaska bewilligte. Die Kongreßkommission für öffentliche Ausgaben stellte eine Untersuchung an. Aber da die Mitglieder der russischen Gesandtschaft, obgleich sie aufgefordert wurden, zu erscheinen und Erklärungen abzugeben, sich weigerten, dies zu tun, so berichtete die Kommission über die Untersuchung: „Fruchtlos in bezug auf bejahende oder genügende verneinende Resultate.“ — Siehe Reports of Committees, Third Session, Fortieth Congress, 1868—1869, Report No. 35.

fing Sage, der schon durch die Verbindung von Geschäft und Politik ein Millionär oder nicht weit davon entfernt war, jetzt in Troy Bankgeschäfte an und wurde ein Geldverleiher und Wucherer im großen Maßstabe.

Es war zu dieser Zeit, daß er als einer der größten Aktionäre der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn auftauchte. Er war diesem Projekt ungefähr damals, als er im Kongreß war, näher getreten, aber die Tatsache wurde erst mehrere Jahre später bekannt, als er eine gerichtliche Verfallserklärung beantragte. Der rühmende Biograph in „America's Successful Men" behandelte Sages Verbindung mit der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn in folgender oberflächlicher Art: „Zur Zeit der Panik vom Jahre 1857 war Sage ein bedeutender Gläubiger der La Crosse-Eisenbahn . . . . Um die Darlehen, die er der Bahn gegeben hatte, sicherzustellen, sah er sich gezwungen, noch größere Summen vorzustrecken, und dann wurde er durch ein zur Sicherstellung seines angelegten Geldes angestelltes Rechtsverfahren Besitzer der Bahn, die später ein Teil der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Bahn wurde, deren Direktor und Vizepräsident Sage zu verschiedenen Zeiten war."

Die Bestechung eines ganzen Staates

Diese Erklärung liest sich ganz glatt, übergeht aber eine Menge wesentlicher und aufklärender Details. Man kann sagen, daß selbst zu einer Zeit, in der Bestechung und Betrug so allgemein waren, daß das öffentliche Gefühl Ekel davor empfand, wohl keine Verhandlung größere Sensation erregt oder auf das durch fortgesetzte Enthüllungen von Bestechung ermüdete Volk einen tieferen Eindruck hervorgebracht habe, als die von den Besitzern der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn ausgeführten großen Diebstähle und Bestechungen.

Diese Gesellschaft war von den regierenden Körperschaften von Wisconsin in Jahre 1852 ermächtigt worden, eine Eisenbahn zu bauen, die Wisconsin von Milwaukee an der östlichen Grenze bis La Crosse an der westlichen

Grenze durchkreuzte. Zwei weitere, in demselben Jahre angenommene Gesetze gestatteten ihr die Konsolidierung mit zwei anderen — in anderen Richtungen laufenden — Eisenbahnen.

Im Juni 1856 genehmigte der Kongreß eine Vorlage, die Wisconsin gestattete, ungefähr 2 388 000 Morgen öffentlichen Landes in diesem Staate unter die Eisenbahnen zu verteilen. Der Erlaß dieses Gesetzes war eine von dreißig verschiedenen Eisenbahn-Landbewilligungen, die in diesem einen Jahre genehmigt wurden. Daß sie durch Bestechung durchgebracht worden waren, ging aus dem Bericht der Untersuchungskommission des Hauses hervor, welche die Ausstoßung von vier hervorragenden Kongreßmitgliedern empfahl, da sie im Kongreß an der Spitze von Gruppen standen, die Bestechungen zugänglich waren[1]). Die La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft verlor daraufhin keine Zeit und bestach (und alle anderen Eisenbahnen mit staatlicher Landbewilligung taten dasselbe in anderen Staaten) die regierenden Körperschaften von Wisconsin, ihr eine ungeheuer große Landbewilligung zuzugestehen. Was auf die durch Bestechung erlangte Kongreßakte folgte, wäre zweifellos niemals an die Öffentlichkeit gekommen, wäre nicht eine andere Eisenbahngesellschaft mit der La Crosse- und Milwaukee-Gesellschaft in Wettbewerb getreten, um von der Regierung in Wisconsin eine noch größere Landbewilligung zu erhalten. Da sie in dem Wettkampf geschlagen wurde, erhob sie aus Rache die Anklage, daß Bestechung verübt worden sei. Der Erfolg war die Einsetzung einer gemeinsamen Untersuchungskommission beider Häuser der regierenden Körperschaften von Wisconsin, und aus ihrem Bericht, der mehr als 300 Seiten umfaßt und am 13. Mai 1858 eingereicht wurde, kann man die eingehendsten Details erhalten.

Diese Kommission berichtete, daß bis zum Jahre 1856 beim Bau der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn beinahe 1 700 000 Dollar von den Direktoren gestohlen wor-

[1]) Report of Select Committee appointed to Investigate Certain Alleged Corrupt Combinations of Members of Congress. — Reports of Committees, 1856—1857, Bd. 3, Report No. 245.

den seien. Ein hierzu eingeschlagenes Verfahren bestand darin, mit sich selbst für den Bau ihrer Bahnen Kontrakte mit übermäßigen Forderungen abzuschließen, ein anderes darin, Baurechnungen zu fälschen, ein drittes darin, Land als Privatperson zu kaufen und der Gesellschaft zu übertrieben hohem Preise zu verkaufen. Dieses betrügerische Verfahren war überall in den Vereinigten Staaten unter den Eisenbahndirektoren gebräuchlich. Nach dem Befund der Kommission hatten die Direktoren der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn, die sich aus Wallstreet-Bankiers und New Yorker Politikern zusammensetzten, die Aktien, Obligationen und das Eigentum der Gesellschaft so ausgeplündert, daß sie in einen bankrotten Zustand versetzt worden war. Um die Gesellschaft aus diesem Zustande zu erretten und die Direktoren vor Strafverfolgung wegen Betrugs und Raubes zu bewahren, war es daher dringend notwendig geworden, einen Plan zur Erlangung großer Landbewilligungen zu ersinnen. Sage gehörte zu dieser Zeit nicht zu den Direktoren; sein Besitz bestand, wie es schien, in Aktien und Obligationen; er hielt sich im Hintergrunde und arbeitete durch Vermittler.

800 000 Dollar für Bestechungen, um eine Vorlage durchzubringen

Um diese Landbewilligung, die aus ungefähr 1 Million Morgen bestand, zu erlangen, verführten die Direktoren der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn nicht nur einige Mitglieder der regierenden Körperschaften, sondern tatsächlich die ganzen regierenden Körperschaften, den Gouverneur und andere Staatsbeamte und eine große Anzahl von Redakteuren und Politikern. Diese allgemeine Bestechung eines ganzes Staates, verbunden mit Plündern, Rauben und mannigfachem Schwindel, war es, die einen so ungewöhnlich tiefen Eindruck auf die öffentliche Meinung hervorbrachte; die Zeitungen, die im allgemeinen den Berichten über Bestechungen nur spärlichen Raum gestatteten, öffneten bei dieser Gelegenheit in offenbarem Verständnis für die Art des Skandals ihre Spalten und veröffentlichten lange, in einigen Fällen in kleinerem Druck anderthalb

Seiten füllende Auszüge aus dem Bericht der Kommission.

Mehr als 800 000 Dollar in Obligationen und Geld — aber hauptsächlich in Obligationen — waren, so berichtete die Kommission, als Bestechungsgelder gezahlt worden, um die Landbewilligungsvorlage des Jahres 1856 durchzubringen. Dies war indessen eine zu niedrige Schätzung. Nach dem Bericht des Präsidenten der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft kostete das Durchbringen dieser Vorlage 1 Million Dollar in Obligationen[1]). Der Präsident der Gesellschaft beklagte in seinem Jahresbericht von 1858 die Tatsache, daß das Durchbringen der Landbewilligungsvorlage die Gesellschaft so viel gekostet habe. Er gab die einzelnen Posten der Ausgabe ausführlich an. Der erste war die kurze, aber vielsagende Eintragung: „Bauobligationen für 1862, ausgegeben zur Erreichung von Privilegien: 100 000 Dollar." Der zweite in der Ausgabenliste zur Erlangung von Landbewilligungen aufgeführte Posten bestand in weiteren 100 000 Dollar zur Erwerbung und Abfindung der St. Croix- und Lake Superior-Eisenbahn, der 847 000 Morgen öffentlichen Landes zuerkannt worden waren[2]). Eine dritte Eintragung lautete: „Aktien, ausgegeben zur Erlangung von Privilegien in Madison (der Hauptstadt von Wisconsin): 90 000 Dollar[3])." Ein vierter Posten bestand in 210 000 Dollar „für Dienste" zur Erlangung des Privilegiums für eine Zweigbahn, genannt die Milwaukee- und Watertown-Eisenbahn[4]).

So groß diese Ausgaben auch waren, so waren sie doch im Vergleich mit dem Werte der errreichten Landbewilligungen unbedeutende. Der Jahresbericht der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft von 1857 enthielt einen Rechenschaftsbericht des Landkommissars von Wisconsin, der hervorhob, daß die zuerkannten Flächen reiches Acker- und Bauholzland seien, und ihren Wert auf 17 345600 Dollar schätzte[5]). Siebzehn Millionen Dollar für die Aus-

[1]) „The Sixth Annual Report of The La Crosse and Milwaukee R. R. Company". New York 1858, 16.

[2]) „Sixth Annual Rep., La Crosse and Milwaukee R. R", 16. [3]) Ebenda.

[4]) Ebenda. [5]) „The Fifth Annual Report of The La Crosse and Milwaukee R. R. Co., 1857," 35 uoo.

gabe von 1 Million Dollar an Bestechungen war kein schlechtes Geschäft.

Betrügerische und räuberische Taten ohnegleichen

Aber wir wollen wieder auf den Bericht des allgemeinen Gesetzgebungsausschusses von Wisconsin zurückkommen. Er berichtet, daß für die Durchbringung der Landbewilligungsvorlage von 1856 175 000 Dollar in Obligationen an dreizehn, namentlich aufgeführte Senatoren verteilt worden seien, zwischen 10 000 und 20 000 Dollar für die Person; daß 355 000 Dollar in Obligationen an siebzig, namentlich aufgeführte Mitglieder des Repräsentantenhauses als Bestechungen gezahlt worden seien — eine durchschnittliche Bestechungssumme von 5000 Dollar —, daß 50 000 Dollar in Obligationen an Coles Bashford, den Gouverneur von Wisconsin, 16 000 Dollar an andere Staatsbeamte und 246 000 Dollar in verschiedenen Posten an gewisse, namentlich aufgeführte Redakteure und andere einflußreiche Persönlichkeiten ausgezahlt worden seien[1]).

Die Kommission berichtete, daß die Bestechenden, um die Tatsache der Bestechung zu verbergen, einen geheimen, schriftlichen Kodex benutzten. Dieser Kodex wurde jedoch verraten. Die Kommission macht die Bemerkung: „Die Bestechung oder das ‚Aufkaufen' einer großen Majorität der gesetzgebenden Körperschaft von 1856 erscheint im Hintergrunde als eine harmlose Tatsache, während der bei dem Versuch, das Verfahren vor der Möglichkeit der Entdeckung zu bewahren, entwickelte Scharfsinn so höchst eigenartig ist, daß er Aufmerksamkeit erregt. Die Handelnden scheinen die Tatsache nicht in Erwägung gezogen zu haben, daß kein Deckel jemals groß genug gewesen ist, um sich selbst ganz zu bedecken[2])."

[1]) Reports of the Joint Select Committee Appointed to Investigate Into Alleged Frauds and Corruption in the Disposition of the Land Grant by the Legislature of 1856 and for Other Purposes; Appendix to (Wisconsin) Senate and Assembly Journals, 1858.

[2]) Ebenda 47. In Wisconsin, ebenso wie in anderen Staaten, wurden sehr viele Farmer offenkundig ausgeraubt. Die Beraubung der Nation, der Staaten, Kreise,

„Das Beweismaterial," schließt die Kommission, „stellt die Tatsache fest, daß die La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft sich zahlreicher und beispielloser Taten von Mißwirtschaft, grober Pflichtverletzung, von Betrug und Raub schuldig gemacht hat. In der Tat sind Bestechung und Ausplünderung im großen ihre allgemeinen charakteristischen Merkmale[1])."

Die von der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft erlangten großen Landbewilligungen waren nicht die einzigen Schenkungen in den gesetzgeberischen Handlungen des Jahres 1856. Als Körperschaft war die Gesellschaft für immer steuerfrei, und auch das bewilligte Land wurde für zehn Jahre von der Steuer befreit — eine genügend lange Zeit, um es seines Bauholzes zu berauben oder zu verkaufen. Ungeachtet aller gesetzlicher Schenkungen und anderer sehr wertvoller Stiftungen von Städten und Kreisen wurde die Eisenbahn so vollständig ihres Geldes und ihrer Hilfsmittel beraubt, und es war zur Zeit der Panik des Jahres 1857 so schwer, Geld aufzubringen, daß sie zum Bankrott gezwungen wurde[2]).

Stadtverwaltungen und einzelner Persönlichkeiten fanden gleichzeitig statt. Von den Bestechungen und Betrügereien bei der Milwaukee- und Superior-Eisenbahngesellschaft berichtete eine Untersuchungskommission, daß viele Farmer im Milwaukee-Distrikt und in anderen Teilen von Wisconsin auf ihre Farmen Hypotheken aufgenommen hätten, um sich das Geld zum Kauf von Eisenbahnaktien zu verschaffen. Diese Farmer „waren sehr bestrebt, den Bau einer Bahn zu unterstützen, von der sie annahmen, daß sie ihnen persönlich und auch dem Gemeinwesen Nutzen bringen würde". Viele waren Deutsche, „vertrauensselige, unverdorbene Leute". Die Kommission fährt fort: „Ein Schwarm dieser Geier, als ‚Aktienhändler' bekannt, wurde unter das Volk gesandt, und, wie das hier bewiesene Resultat zeigt, wurden viele arme und würdige Leute ihrer ganzen Habe beraubt, und wenn ihnen nicht auf irgendeine Weise geholfen wird und die erwähnten Hypotheken rechtskräftig sind, werden sie bald ihrer Häuser beraubt werden." ... Report of Select Committee Appointed under Resolution No. 128, Assembly, to Investigate the Affairs of the Milwaukee and Superior Railroad Company, Appendix to Assembly Journal, Wisconsin, 10—11.

[1]) Report of the Joint Select Committee etc., Appendices to (Wisconsin) Senate and Assembly Journals, 1858, 47.

[2]) In der Zeugenaussage vor der besonderen gemeinsamen Kommission von Wisconsin vom Jahre 1858 wurde Sages Name in keiner Weise genannt. Es ist jedoch sicher, daß Sage im Jahre 1857 ein Hauptbesitzer der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn war. Die Untersuchungskommission berichtete über folgende Zeugenaussage des Aktionärs Prentiss Dow: „Im August und September 1857 waren in New York häufig Gerüchte im Umlauf, daß in der geschäftlichen Leitung der Gesellschaft große Betrügereien begangen worden seien; daß die durch den Sub-

Nun geschah es, daß Sage, wie seine biographischen Schilderer sich ausdrücken, in den Vordergrund trat, um „seine Interessen zu schützen". Wie er es tat, erzählen sie nicht, aber die gerichtlichen Protokolle der Zeit beschreiben sein Verfahren in bemerkenswert einfacher Sprache, ja in klaren Auseinandersetzungen. Es schien, daß Sage die ganze Zeit vorgeschobene Direktoren und Vermittler benutzt hatte; d. h., er hatte verschiedene Leute als nominelle Besitzer und führende Leiter vorgeschoben, während er im verborgenen tatsächlich der herrschende Besitzer und die führende Persönlichkeit war. Diese Tatsache trat in zahlreichen Klagen hervor, die dem obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten zugingen, und den Berichten dieses hohen Gerichtshofes sind gewisse Einzelheiten entnommen.

Betrügerische Obligationen und betrügerischer Verkauf

Sage war dem Wesen nach der Besitzer einer an dritter Stelle stehenden Hypothek von 2 Millionen Dollar, die zur Deckung des sich von Milwaukee nach Portage City oder über die halbe Breite von Wisconsin erstreckenden östlichen Zweiges der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn ausgegeben war. Der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten hob in seiner Darlegung des Falles im Jahre 1867 hervor, daß für diese 2 Millionen Dollar in Obligationen nicht mehr als 280 000 Dollar bar bezahlt worden seien. „In der Tat," sagte der Gerichtshof, „beträgt die wirklich gezahlte Summe nur wenig mehr als 150 000 Dollar"[1]). Durch ein, wie sich der Gerichtshof ausdrückte, „betrügerisches Übereinkommen", das die Aktionäre und Gläubiger der Bahn täuschen sollte, wurde dieser dritten Hypothek die Priorität

skriptionsverkauf von Landbewilligungsobligationen aufgebrachten Summen für andere Zwecke als den Bau der Bahn verwendet worden seien . . . daß der ‚Bericht' der Gesellschaft in bezug auf ihre wirkliche Lage unzuverlässig sei. Viele Besitzer von Landbewilligungsobligationen wurden unruhig und verkauften für den niedrigen Preis von 20 Cent für den Dollar." — (Appendix to Assembly Journal, Wisconsin, 1858, S. 165.) Vielleicht kaufte Sage zu dieser Zeit mehr von den Obligationen.

[1]) James contra Railroad Company, Wallace Reports, Supreme Court of the United States 6, 735.

verliehen und die Verfallserklärung des Eigentums beantragt. Die Berichte des obersten Gerichtshofes zeigen nicht, wie Sage in den Besitz seiner Obligationen gekommen war, aber sie machen bekannt, daß auf die betrügerische Obligationsausgabe ein betrügerischer Zwangsverkauf folgte.

„Von den 2 Millionen Dollar in Obligationen," sagte der Gerichtshof, „wurden nur 200 000 Dollar bar bezahlt. Der Rest der zwei Millionen war entweder in den Händen einer der beiden Direktoren oder stand ihnen durch eine betrügerische Vereinbarung zur Verfügung". Der Gerichtshof rügte die Verfallserklärung als einen durch betrügerische Ankündigung zustande gekommenen Verkauf, bei dem nur die interessierten Parteien gewußt hätten, was vorgehen solle[1]).

Dieser zwangsweise verkaufte östliche Zweig der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn wurde als Milwaukee- und Minnesota-Eisenbahn mit Russel Sage als Präsidenten neu organisiert. Die Verfallserklärung war am 17. August 1857 beantragt worden. Es könnte daher scheinen, als ob Sage gerade während oder unmittelbar nach der Zeit, als im Kongreß die Gesetze durch Bestechung durchgebracht wurden, ein gewichtiger Aktionär geworden war, und daß er zur selben Zeit oder bald danach, nachdem die La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft den ganzen Staat Wisconsin mit 800 000 Dollar in Obligationen bestochen hatte, einer der bedeutendsten Obligationen-Gläubiger war. Aber wann er mit der Bahn wirklich in Verbindung trat, wird aus den Berichten nicht vollständig klar. Nach dem Zwangsverkauf erhoben einige Aktionäre und viele Gläubiger, zu denen auch Firmen gehörten, die für den Bau der Eisenbahn Material geliefert hatten, Einspruch gegen den Betrug. Mehrere Prozesse folgten; diese wurden auch vor den obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten gebracht, und ihnen können weitere Tatsachen entnommen werden.

Ein allgemeiner und nach allen Seiten ausgedehnter Betrug

Einer dieser von dem genannten Gerichtshof im Jahre 1863 behandelten Fälle war der Prozeß verschiedener, Sage

[1]) Ebenda S. 755.

vertretender Bankfirmen gegen die La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft, dessen deutlicher Zweck darin bestand, die Aktionäre und rechtmäßigen Gläubiger zu betrügen. Nach Lage des Falles war es notwendig, daß Sages Milwaukee- und Minnesota-Eisenbahngesellschaft, die zum Teil die Nachfolgerin der ursprünglichen Gesellschaft war, eine Klagebeantwortung einbrachte, aber sonderbarerweise tat sie das nicht. Die Berichte über den Prozeß Bronson und Genossen gegen die La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft lauteten:

„Als die Zeit verstrichen war, in der die Milwaukee- und Minnesota-Eisenbahngesellschaft hätte antworten sollen, aber noch keine Maßnahmen getroffen waren unter der Annahme, daß die Klage gegen sie durch Eingeständnis erledigt sei, reichte ein gewisser J. S. Rockwell, ein Aktionär der vorher erwähnten Gesellschaft, dem Gerichtshof seine Beschwerde ein, in der er klagte, daß zwischen den Klägern oder deren Agenten und einem gewissen Russel Sage, dem Präsidenten der vorerwähnten Milwaukee- und Minnesota-Eisenbahngesellschaft, ein geheimes Einvernehmen bestände, um in ihrer Sache eine Verfallserklärung und einen Verkauf zu erlangen zu dem Zwecke, die Rechte der erwähnten Milwaukee- und Minnesota-Eisenbahngesellschaft, die, wie angeführt wurde, die Besitzerin einer billigen Forderung oder des Rückkaufsrechtes an dem verpfändeten Grundstück war, zu vernichten, und daß der Präsident (Sage) der zuletzt erwähnten Gesellschaft, entgegen der Forderung seiner Aktionäre, sich geweigert habe, eine Klagebeantwortung in ihrer Sache einzubringen[1])."

Offenbar, denn das im Gange befindliche Werk bestand darin, die Angelegenheiten der Gesellschaft durch gerichtlichen Hokuspokus so zu verwickeln, daß man einen triftigen Grund erhielt, die Aktionäre und rechtmäßigen Gläubiger vollständig zu prellen (oder, wie der Ausdruck lautete, „hinauszugraulen".) Vier Jahre später erkannte dies, wie wir eben bemerkt haben, der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten bei der Entscheidung einer anderen Sache.

[1]) Wallace's Reports, Supreme Court of the United States, 2, 285—286.

Rockwell war nicht der einzige Aktionär, der über ein geheimes Einvernehmen klagte. Ein anderer Aktionär, Fleming, brachte eine Beschwerde mit zahlreichen Beschuldigungen ein, von denen die eines geheimen Einvernehmens nur eine war. Er klagte auch, daß die von der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft ausgegebene Hypothek nur das darstelle, was allgemein als „Bestechungsobligationen" bekannt sei, und nur ausgegeben wurde, um über die erwähnten Obligationen oder einen großen Teil derselben zur Bezahlung angeblicher Schulden der Beamten und Agenten der genannten Gesellschaft oder ihrer Freunde verfügen zu können, ohne daß dafür irgendwelche Gegenleistung zu entrichten war. Ferner „daß ein großer Teil der erwähnten Obligationen so benutzt und zum Schaden der Gläubiger ausgegeben sei[1])." Der Rechtsanwalt der klagenden Aktionäre sagte zusammenfassend über die Sache: „Männer, die dazu angestellt sind, Gesellschaften im Interesse der Aktionäre zu leiten, leiten sie nur in ihrem eigenen. Sie werden Lieferanten, ruinieren beinahe die Gesellschaft, bezahlen sich selbst aus dem Aktivbestand mit enormen Abzügen, fangen die Sache dann wieder von neuem an und werden schließlich reich[2])". Der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten hob schließlich den Zwangsverkauf mit der Begründung, daß er betrügerisch sei, auf, aber es gelang Sage durch andere Mittel, seine Machtstellung zu behalten.

Während Sage die Verfallserklärung des östlichen Zweiges der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn beantragte, tat er auf Grund seiner Ansprüche gleichzeitig dasselbe bei einem anderen Zweige, der auch ein Teil des Chikago-Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahnsystems wurde. Dieser andere Zweig war die Milwaukee- und Horicon-Eisenbahn, die eine wesentliche Rolle bei den beständigen Bestechungsvorgängen spielte. Der „Geschichtschreiber" des Chikago-Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahnsystems schreibt von dieser Episode in folgender unklarer Weise: „Die im Jahre 1852 inkorporierte Milwaukee- und Horicon-Eisenbahn

[1]) Ebenda S. 287. [2]) Ebenda S. 295.

wurde im Jahre 1863 von Washington Hunt und Russel Sage zum Konkurs gebracht und im Juni 1863 von ihnen an die Chikago-, Milwaukee- und St. Paul-Bahn abgetreten[1]).“

Die enormen Betrügereien in Wisconsin bilden nur einen Teil von Sages Tätigkeit in dieser Periode. Zur selben Zeit führten er und die ihm befreundeten Kapitalisten damit zusammenhängend ähnliche betrügerische Unternehmungen in Minnesota aus. Hätten sie sich nicht gelegentlich über die Beute gestritten und vor Zivilgerichten Geheimnisse verraten, so würden wir über die wahre Natur ihrer Handlungen in Ungewißheit sein. Wie die Sache liegt, geben gewisse noch vorhandene Prozeßberichte ein ziemlich klares Verzeichnis ihrer Methoden, und wie diese beschaffen waren, das soll nun im Umriß erzählt und auseinandergesetzt werden.

Zweites Kapitel

WEITERE EINZELHEITEN ÜBER DAS VERMÖGEN VON SAGE

In dem vorhergehenden Kapitel haben wir gesehen, wie im Jahre 1854 durch Bestechung und Betrug im Kongreß eine Vorlage durchging, deren Wortlaut heimlich so abgeändert war, daß durch sie beinahe 900000 Morgen öffentlichen Landes in Minnesota direkt der Minnesota- und Northwestern-Eisenbahngesellschaft überwiesen wurden. Die aus einer Vereinigung von Kapitalisten des Ostens und

[1]) „Outline History of the Chicago, Milwaukee and St. Paul Railroad Company. Compiled by the General Passenger Department, 1888,“ 2. — Der Hauptanwalt der in diesem System verschmolzenen verschiedenen Eisenbahnen war Samuel J. Tilden, der später in der Politik als ein so großer „Reformator“ posierte und im Jahre 1867 der von den Demokraten vorgeschlagene Kandidat für die Präsidentschaft der Vereinigten Staaten war. Man wird immer finden, daß die von beiden politischen Parteien für ein hohes Amt der Exekutive, der Gesetzgebung oder der Gerichte vorgeschlagenen Männer unfehlbar diejenigen sind, die ihre Nützlichkeit als Werkzeuge, Anhänger oder Wohltatenempfänger der Korporationsinteressen bewiesen haben. Ein Beweis dafür sind Garfield und Blaine, die in den Credit-Mobilier-Schwindel verwickelt waren, Morton und viele andere.

Westens, aus Lobbyisten und Politikern gebildete Gesellschaft unternahm es, das Land mit hochtönenden Darstellungen der großen Dinge zu beglücken, die sie zur Erschließung der Wildnis des Nordwestens zu unternehmen beabsichtigte. Konnte die Nation die Wahrhaftigkeit und die edlen Absichten ihrer Verbreiter, die alle reelle kapitalkräftige Männer waren, in Zweifel ziehen? Konnte die Rechtschaffenheit ihrer Verfasser, an deren Spitze jener bedeutende Kapitalist Erastus Corning aus Albany, New York, stand, fraglich sein?

Dieses eine Mal jedoch gelang es dem süßen Sange nicht, das Publikum zu bezaubern; es erhob sich in zornigem Protest gegen die angewandte Bestechung, und der Kongreß trat einen eiligen Rückzug an und widerrief die Verfügung[1]).

Geschenke von vierzehn Millionen Morgen

Aber das gute Betragen des Kongresses war von sehr kurzer Dauer, nur eine Aufwallung, die zur Blendung des Publikums ihre Schuldigkeit tat. Die Fabrikation von Landbewilligungsvorlagen ging geschäftig weiter; der Widerruf jener einen besonderen Landbewilligung hatte die Wirkung, die öffentliche Aufmerksamkeit abzulenken und das ungeprüfte Durchbringen vieler anderer Landbewilligungen möglich zu machen. Unter diesen befanden sich Maßnahmen, die Flächen von 6 Millionen Morgen öffentlichen Landes — die im ganzen auf 14 Millionen erweitert werden konnten — dem Territorium von Minnesota (das bald ein Staat werden sollte) zum Besten der Eisenbahngesellschaften zusprachen. Die äußeren Formen des üblichen Verfahrens wurden jetzt gewissenhaft beobachtet; die Ländereien wurden den einzelnen Staaten zur Überweisung

[1]) Trotz des Widerrufs veranlaßte die Minnesota- und Northwestern-Eisenbahngesellschaft den Bezirksanwalt der Vereinigten Staaten für Minnesota, eine erdichtete Klagesache einzubringen, um eine günstige Gerichtsentscheidung über die Gültigkeit ihrer Rechtsansprüche zu erlangen. Jener Beamte wurde, als die Tatsachen bekannt wurden — von dem Präsidenten Pierce ohne weitere Umstände entlassen. — House Executive Documents, Thirty-third Congress, Second Session, 1854—1855. Bd. 5, Doc. No. 35.

an die Eisenbahngesellschaften geschenkt. Der Kongreß hatte seine Lehre weg, daß die Beobachtung äußerer Formen notwendig ist; von jetzt ab mußte bei Staatsbewilligungen die Bestechung doppelt ausgeübt werden, zum Teil in Washington und zum Teil in den Hauptstädten der verschiedenen Staaten.

Während der Tagung von 1857 ging eine kleine bescheidene Vorlage tänzelnd durch, machte ungestört ihre Runde durch die Kommissionen und wurde zum Gesetz. Gerade zu jener Zeit wurde manches andere Gesetz, als durch Bestechung durchgebracht, an das Tageslicht gezerrt, aber diese besondere kleine Vorlage wanderte anspruchslos ihren Weg, vor dem forschenden Lichte der Öffentlichkeit durchaus behütet. Es war eine Vorlage, die der Minnesota- und Pacific-Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Linie von St. Paul nach St. Anthony's Falls (jetzt die Stadt Minneapolis) Korporationsrechte verlieh und mancherlei Ausdehnungen nach verschiedenen Richtungen genehmigte.

Der zweite Teil des Programms wurde ebenso erfolgreich durchgeführt wie der erste. Man wandte sich, um die Mittel zur Ausführung dieses kühnen Planes zu erhalten, an die regierenden Körperschaften von Minnesota, und diese gingen sehr großmütig darauf ein. Verschiedene Gesetzgebungsakte sprachen der Eisenbahngesellschaft eine Bewilligung von 10 Sektionen Staatsland auf die Meile zu, die Sektion zu 640 Morgen gerechnet, und den Rechtsanspruch auf weitere der Gesellschaft zu verleihende Landbewilligungen nach Fertigstellung von je 20 Meilen. Aber dies waren nicht die einzigen Wohltaten. Mit lieblichen Worten teilte die Bahn den Bürgern des Staates mit, daß sie auch Geld brauche. Viele der vorher erwähnten Bürger, kühne Pioniere, mit einer rauhen Art die Dinge anzusehen, wurden beim Lesen dieser zarten Bitten nicht von Rührung überwältigt. Sie meinten, daß die Landbewilligung eine genügende Unterstützung sei. Aber die gesetzgebenden Körperschaften von Minnesota waren „während der verderbten Verwaltung durch Gouverneur Sibley" — wie sich zeitgenössische Schriftsteller in Minnesota ausdrückten —

von außerordentlich empfindsamer Art und unfähig, eine Bitte abzuschlagen[1]). Eine Vorlage ging durch, die die Berechtigung zur Ausgabe von 5 Millionen Dollar Obligationen — die als Minnesota-Staatseisenbahn-Obligationen bezeichnet wurden — erteilte, die den Eisenbahngesellschaften in jenem Staate ausgehändigt werden sollten. Nicht der ganze Betrag wurde ausgegeben; die den Eisenbahngesellschaften nach diesem besonderen Gesetze überwiesene Gesamtsumme belief sich auf 2 750 000 Dollar. Weitere große Summen wurden dann von Kreisen und Stadtbezirken beigesteuert, und indem man Farmer und Kaufleute überredete, ihr Geld bei der Eisenbahn anzulegen, wurde ein „schneidiges Geschäft" gemacht.

Wessen herrschender Geist stand hinter diesem allen? Russel Sages. Selten erschien er zu auffallend im Vordergrunde, aber er war der Leisetreter, der, wie sich später zeigte, aus den Geschäften der Minnesota- und Pacific-Eisenbahngesellschaft hauptsächlich Nutzen zog. Nachdem er und seine Teilhaber die Stiftungsurkunde, die Privilegien, Rechte, Landbewilligungen, Geldsummen und Steuerfreiheiten erlangt hatten, was taten sie? Tapfer und verführerisch hatten sie auf die Notwendigkeit von besonderen Anziehungsmitteln hingewiesen, um den primitiven Nordwesten zu erschließen. Aber sowie man erst diese in erster Linie erstrebten Lockmittel gesichert sah, hörte das Gerede auf, und die Arbeit, ihre geräumigen Taschen zu füllen, setzte mit grimmigem und schweigendem Ernste ein.

Zuerst kam es nach dem üblichen Verfahren zu der gebräuchlichen, freibeuterischen Organisation einer Baugesellschaft, die sich aus denselben Männern zusammensetzte wie die Eisenbahngesellschaft. Sie machten Kontrakte mit sich selbst und forderten ungeheuer hohe Preise; und dann, nach diesen großen Diebereien, schrieben sie sich noch als

[1]) Bestechungen der gesetzgebenden Körperschaften fanden beinahe dauernd statt. „Die zahlreichen Privilegien," so klagte Gouverneur W. A. Gorman bei den gesetzgebenden Körperschaften von Minnesota im Jahre 1856, „die schon in Minnesota für Fähren, Holzfällen, Fabrikanlagen, Bergwerke usw. verliehen sind, genügen, um ihre Aufmerksamkeit auf diesen Gegenstand zu lenken." — „Viele von diesen Privilegien", betonte er, „mußten Quellen ungeheurer Einkünfte für die Gründer der Gesellschaften werden." — Minnesota Council Journal, 1856, 91.

Entgelt für angebliche Dienste auf betrügerische Weise selbst Obligationen zu. Gleichzeitig mit diesen Veruntreuungen machten sie sich ruhig daran, die kleinen Besitzer von Obligationen und Aktien zu betrügen und die Gläubiger zu rupfen, die ihnen die notwendigen Vorräte und Ausrüstungsgegenstände lieferten.

Bis zum Bankrott ausgeraubt

Die Diebstähle wurden mit so flinker Geschäftigkeit ausgeführt, daß ungefähr ein Jahr, nachdem die Gesellschaft ihre Privilegien erhalten hatte, ihre Schatzkammer ein leerer Raum geworden war und die Eisenbahn in Konkurs geriet und im Jahre 1858 zwangsweise verkauft wurde. Wer kaufte sie zurück? Dieselben Leute, die sie ausgeplündert hatten; als Vorsitzende der Baukommission hatten sie Sorge getragen, sich mit genügenden Obligationen auszurüsten, um die rechtliche Stellung der Hauptgläubiger einzunehmen. Einige von ihnen, wie z. B. Sage, arbeiteten meistens mit Strohmännern, andere zeigten sich öffentlich. Sie konnten darüber klagen — und taten es auch —, daß der Konkurs der Gesellschaft durch die Schwierigkeit veranlaßt sei, während der Panik des Jahres 1857 Geld aufzubringen; aber dies war eine nichtssagende, wenn auch glaubwürdig klingende Entschuldigung.

Bald darauf kam es zu einer eigenartigen Entwicklung. Sie sorgten dafür, daß die Eisenbahngesellschaft mit zwei neuen Namen ausgestattet wurde. Auf Grund einer durch die gesetzgebenden Körperschaften von Minnesota durchgeschlüpften Vorlage wurde die Minnesota- und Pacific-Eisenbahngesellschaft in zwei Abteilungen neu gebildet, von denen die eine St. Paul- und Pacific-, die andere die Erste Abteilung der St. Paul und Pacific-Eisenbahngesellschaft genannt wurde.

Warum diese beiden Namen für ein einziges Eisenbahnprojekt? Warum diese verwirrende Einrichtung? Der Grund wurde etwas später klar. Es war ein geschickter Kunstgriff, sich in einer starken gesetzlichen Lage zu verschanzen, um die Bahn noch weiter auszuplündern und

bankrott zu machen; in Wirklichkeit leitete dieselbe Clique beide Gesellschaften, und als Baumeister einer Eisenbahn, die sie selbst leitete, konnte sie sich selbst Obligationen aushändigen, die sie zu einem unangreifbaren Gläubiger der ganzen Linie machten. Ein Beispiel schlauer Findigkeit. Wessen kluger Kopf ersann diesen Plan? Es war der des „großen Reformators", es war jener Apostel „reiner und unverdorbener Demokratie" — Samuel J. Tilden. Er wob sein Netz von Rechtsbestimmungen so gut, so außerordentlich gut, daß die kleinen Aktionäre und die Fabrikanten, die das Material geliefert hatten, sich nach kurzer Zeit vollständig und ohne Aussicht auf gesetzliche Entschädigung um ihre Ansprüche betrogen sahen.

Einer dieser Aktionäre, Edward C. Hopkins, machte mit einem wunderbaren Vertrauen auf die Unparteilichkeit der Rechtsprechung Anstrengungen, um zu erfahren, ob er nicht einige Kupons seiner Obligationen der alten Minnesota- und Pacific-Eisenbahn einlösen könne. Ist nicht, so lautete sein Anspruch, die St. Paul und Pacific die Nachfolgerin der ursprünglichen Gesellschaft und daher verpflichtet, ihre Schulden anzuerkennen und zu bezahlen? Ist das nicht ein Fall, in dem eine alte Gesellschaft unter einem neuen Namen handelt? Der Fall kam vor dem Bundesgericht der Vereinigten Staaten in St. Paul zur Verhandlung. Der hervorragende und grundgelehrte Richter war John F. Dillon — derselbe Dillon, das paßte vorzüglich, der später das Richteramt aufgab, um Anwalt von Gesellschaften zu werden, in denen Gould und Sage die bedeutendsten leitenden Geister waren.

Richter Dillon verabfolgte einige auserlesene Rechtsblitze, die anderes kleines Gläubigervolk genügend darüber aufklärten, was es zu erwarten hätte. Der Zweck seiner Entscheidung war herrlich klar; er war der Ansicht, daß, wenn die Gesetzgebung von Minnesota im Jahre 1862 den Namen der Gesellschaft geändert habe, sie eine vollständig neue Vereinigung geschaffen habe, die für die Schulden der alten nicht verantwortlich gemacht werden könne. Hopkins' Klage wurde von dem Gerichtshof abgewiesen, und ihm und den anderen Gläubigern wurde es

überlassen, in ungestörter Muße über die geheimnisvollen Schönheiten der Rechtsprechung nachzudenken[1]).

Aber wenn die Gesellschaft auch einen oder vielmehr zwei neue Namen hatte, so behielt sie doch alles an Stiftungsurkunden, Privilegien und Steuerfreiheiten der alten Korporation — so lautete die Entscheidung. Von ihren Schulden war sie befreit; in allen ihren Aktiven und Besitzungen war sie sichergestellt. Das war der große und wichtige Punkt; Namen waren nur eine brauchbare Maske, unter deren Schutz die „Eingeweihten" die kleineren Kapitalisten betrügen konnten.

Ungeheuer große Unterstützungsgelder gestohlen

Was haben die Projektenmacher, während sie diese große Schar von Gimpeln beschwindelten, mit den ungeheuer großen Unterstützungsgeldern angefangen, die sie in der einen oder anderen Form zum Bau der Eisenbahn erhalten hatten? Das Geld war tatsächlich verschwunden. Wohin? Abgesehen von einigen hundert Meilen planierten Prärielandes, war nur wenig Eisenbahnbau für die angegebenen Ausgaben aufzuweisen. Selbst die kurze, zehn Meilen lange Strecke der Hauptlinie von St. Paul nach Minneapolis war um 1862 nicht, wie es das Gesetz verlangt hatte, in Betrieb genommen. Warum nicht? Die Geschwindigkeit, mit der ein solches Vermögen wie das Sages aufgehäuft wurde, war die Antwort. Das Geld war gestohlen.

Als sich die Bestecher von Beruf, die diese Eisenbahn ausgeplündert hatten, ursprünglich um Gaben an Land und Geld an den Kongreß und an Minnesota wandten, hatten sie sich selbst als Kapitalisten mit „reichen Hilfsquellen" zur Ausführung des Planes bezeichnet. Alles, was sie brauchten, so führten sie aus, war die staatliche Unterstützung in irgendeiner Form, weil „das Unternehmen so kostspielig sei". Nachdem sie die Eisenbahn bis zum Bankrott ausgeraubt hatten, fing eine besondere Kommission des Senats von Minnesota an, ihre Antezedenzien und ihr Verfahren zu

[1]) Edward C. Hopkins contra St. Paul and Pacific Railroad Company, Dillon's Circuit Court Reports, 1871—1873, 2, 396—398.

untersuchen. „Das Ergebnis zeigte," berichtete die Kommission, „daß die Gesellschaften kein bares Kapital zur Verfügung hatten und kaum genügenden Kredit, um eine rechtzeitige Absteckung ihrer Bahnlinien sicherzustellen"[1]). Die Kommission fuhr fort:

„Soweit Ihre Kommission erkennen kann, haben die Gesellschaften seit der Durchbringung des Darlehnsamendements nicht einen Dollar Kapital hergegeben, um die Ausführung ihres riesenhaften Unternehmens zu fördern. Sie haben große Mengen dieser Obligationen mit enorm hohem Diskont verkauft oder verpfändet. Sie haben an unbefugte und unfähige Beamte übertrieben hohe Gehälter gezahlt. Mit Ausnahme von ungefähr fünfzig Meilen gut ausgeführten Oberbaues sind unvollständige, fragmentarische und unzusammenhängende Strecken planierten Landes, von denen die Meile durchschnittlich weniger als 3000 Dollar kostet, alles, was die Gesellschaften für die vom Staat ihnen gewährte großmütige Ausgabe von Obligationen aufweisen können[2])."

Dies gibt ein lebhaftes Bild von der ursprünglichen „Baufähigkeit" der Kapitalisten — einer Fähigkeit, die sich offenbar in der Häufung der größten Betrügereien bekundete. Aber wo in den Vereinigten Staaten war es nicht ebenso?

Die nun folgenden späteren Ereignisse in der Geschichte dieser Gesellschaft sind mit dürren Worten aufgezeichnet in den Berichten über den Prozeß John Kennedy & Co. gegen die St. Paul- und Pacific-Eisenbahngesellschaft, mit Einschluß von deren Erster Abteilung, gegen die Northern Pacific-Eisenbahngesellschaft, Russel Sage, Samuel J. Tilden und andere[3]). Obgleich in diesen Berichten durchaus nicht alle Details mitgeteilt werden, kann man ihnen doch wenigstens einige authentische Einzelheiten entnehmen.

Um 1871 hatten Sage und seine Genossen einige Eisenbahnerweiterungen fertiggestellt und im ganzen für

[1]) Report of Special Committee on Railroads and Railroad Grants. February 3, 1860, Minnesota Senate Journal, 1859—1860, 343.

[2]) und [3]) Dillon's Circuit Court Reports, 1871—1873, 2, 448—527.

13 380 000 Dollar verpfändet. Beinahe die ganze Summe war von holländischen Bankhäusern vorgestreckt worden. Aber sechzig Meilen der Hauptlinie waren noch in unfertigem Zustande, und die Bewohner des Staates fingen an, gefährlich neugierig zu werden, warum das so sei. Millionen Dollar waren verschwunden; alles, was der Gesellschaft an Gaben in Land und Geld bewilligt worden war, war bis jetzt in den Bau von nur wenigen unzusammenhängenden und halb wertlosen Strecken der geplanten Eisenbahn versunken. Die Direktoren mußten etwas unternehmen. Sie taten es, indem sie einen neuen Plan entwarfen, um die zu eifrigen und leichtgläubigen holländischen Kapitalisten bluten zu lassen.

Holländische Kapitalisten betrogen

Und sie taten folgendes: Eine Gruppe von Männern, die die Erste Abteilung der St. Paul und Pacific bildete, tat sich korporativ zusammen und gab Obligationen für 15 Millionen Dollar aus. Dieselben Männer oder ihre Werkzeuge traten dann wieder als Direktoren der St. Paul und Pacific zusammen (es ist schwer, diese feinen Unterschiede im Gedächtnis zu behalten) und verpfändeten Rechte, Privilegien und Eigentum mit Einschluß der staatlichen Landbewilligungen für 99 Jahre an die Erste Abteilung. Dann verpflichtete sich der Verband der Ersten Abteilung, als Baugesellschaft, zur Fertigstellung der Eisenbahnerweiterungen vor dem 1. März 1873, da an diesem Termin, nach einer neuen gesetzlichen Anordnung, die Landbewilligung verfallen sollte, falls die Erweiterungen nicht hergestellt seien.

Die Bedingungen der Verpfändung waren klar und verlockend. Die ganzen 15 Millionen Dollar sollten zum Bau der Erweiterungen verwandt werden. Auf Grund dieses Abkommens wurden im Jahre 1871 weitere 8 Millionen Dollar in Holland aufgebracht. Aber etwas wurde den holländischen Kapitalisten von der Sage-Clique sorgfältig vorenthalten. Sie sagte den holländischen Kapitalisten nicht, daß ein großer Teil des aufgebrachten Geldes ent-

gegen den ausdrücklichen Bedingungen der Verpfändung für die Hauptlinie verwandt werden sollte[1]).

Was geschah mit den in Holland aufgebrachten 8 Millionen Dollar? Diese Summe, welche, wie die Entleiher den Holländern feierlich zuschworen, ausschließlich für den Bau der Erweiterungsstrecken verwendet werden sollte, wurde sofort auf verschiedene Art in räuberischer Weise verteilt. Ungefähr 3 Millionen Dollar davon wurden betrügerischerweise der Vervollständigung der Hauptlinie zugewandt; große Summen wurden schnell beiseite gebracht, um die Zinsen für die Aktien der Hauptlinie zu bezahlen, und wofür wurden die anderen Millionen verwendet? Für den Ankauf von Eisenmaterial und die Bezahlung der Bauunternehmer auf der Erweiterungsstrecke. Und wer verkaufte das Eisen? Die Gesellschaft der Ersten Abteilung. Das Verfahren war einfach; Sage usw. verkauften die Schienen an sich selbst und verrechneten den Betrag gegen das von den holländischen Kapitalisten vorgestreckte Geld[2]).

Das waren in der Tat heitere Zeiten kühnen Diebstahls; die Räuberei war so umfassend und weitgriffig, daß sehr natürlich die Erste Abteilung, deren Schatz ebenso rasch geplündert wie gefüllt war, sich im Jahre 1872 für insolvent erklärte. In weniger als einem Jahre waren 8 Millionen Dollar „verkrümelt"; oder, wir wollen lieber sagen, zusammengebracht worden, denn der größte Teil davon ging in die Taschen weniger Leute und blieb dort. Und das war noch nicht alles. Als die Erste Abteilung im Oktober 1872 die Arbeit einstellte, schuldete sie ihren Unternehmern — untergeordneten Firmen, die wirklich die Bauarbeit ausführten — ungefähr 700 000 Dollar, obgleich sie später diese Schuld dadurch, daß sie einen Teil in Eisenlieferungen zahlte, auf 500 000 Dollar herabsetzte. Sie stöhnte auch unter großen schwebenden Schulden, und ihre Zinskuponszahlungen waren, wegen Protesteinlegung, gerichtlich zurückgehalten.

[1]) In seiner trockenen Ausdrucksweise teilt der Gerichtshof die Tatsachen folgendermaßen mit: „Aber dieser Teil des Planes, die Absicht einer Verwendung eines Teiles der besagten Erträge für die Hauptlinie, wurde nicht veröffentlicht oder den Personen bekannt gemacht, die besagte Aktien später kauften." Dillon 5, 459.

[2]) Dillon's Circuit Court Reports, 1879—1880, 5, 451—459.

Betrogen und beraubt, wie sie waren, erkannten die holländischen Kapitalisten jetzt vollständig ihre schlimme Lage; das Geld, das sie ihren Landsleuten zu Hause abgeschunden hatten, war ihnen geraubt worden. Wie konnten sie es wiedererlangen? Sie taten den einzigen Schritt, den sie überhaupt tun konnten, d. h., sie bewarben sich um einen behördlich bestellten Verwalter. Daher die Klage, die John S. Kennedy & Co. einbrachte, indem er für sie und andere Aktionäre handelte. In kühler, juristischer Ausdrucksweise brachten sie ihre Beschwerde vor; sie waren belogen und betrogen worden. „Sie (die Aktionäre) beanspruchen auch," so heißt es in der förmlichen gerichtlichen Darstellung, „daß auf Grund der Zahlungsunfähigkeit der besagten Gesellschaft der Ersten Abteilung und verschiedener betrügerischer und ungehöriger Handlungen ihrer leitenden Beamten — die hier nicht angeführt werden, weil der Gerichtshof es in bezug auf die tatsächlichen Hauptpunkte des Gesuches nicht für wesentlich hält — ein behördlich bestellter Verwalter eingesetzt werden solle" usw.[1]).

Richter Dillon war damit einverstanden, daß ein Verwalter eingesetzt würde. Dringende Gründe, sagte er, machten es notwendig. Die Gesellschaft besaß eine ausgedehnte Bewilligung von Land, von dem der Morgen auf 6 Dollar geschätzt wurde. Und dies war die einzige angemessene Sicherheit für die 15 Millionen Dollar Pfandverschreibung. Aber es traf sich, daß dieses Landgebiet oder ein großer Teil desselben, wenn gewisse Erweiterungsstrecken nicht zu einer gewissen Zeit vollendet waren, verfiel. Es war dringend notwendig, sagte Dillon, jenes staatlich bewilligte Land zu retten, und da die Direktoren der Bahn zugaben, daß kein Geld in ihrer Kasse sei, so sei es im Interesse der Aktionäre das Beste, daß ein Verwalter eingesetzt werde. Der Verwalter sollte die Berechtigung haben, die Erweiterungsstrecken fertigzustellen. Dillon setzte darauf am 1. September 1875 einen gewissen Jesse P. Farley als behördlich bestellten Verwalter ein.

[1]) Ebenda.

Die weitere Entwicklung zeigte sich in dem zweiten Prozeß von John S. Kennedy & Co. gegen die St. Paul- und Pacific-Eisenbahn[1]).

Farley, scheint es, machte sehr viel Aufhebens von der von ihm geleisteten Bauarbeit, tatsächlich aber gab er für Bau- und Reparaturarbeit nur ungefähr 100 000 Dollar aus. Er hielt jedoch den Schein genügend aufrecht, um jenen Teil des staatlich bewilligten Landes, dem die Verwirkung drohte, eine Zeitlang davor zu bewahren. Aber um das Jahr 1878 war die Bevölkerung von Minnesota wieder einmal sehr erregt. Einundzwanzig Jahre waren dahingegangen, seit die Gesellschaft ihre Privilegien erhalten hatte. Sie hatte nicht nur von der Nationalregierung, von dem Staat, von Städten und Kreisen, sondern auch von Privatpersonen ungeheuer große Unterstützungen an Geld und Land erhalten. An der ganzen Strecke entlang, sowohl der fertiggestellten wie der projektierten, hatten Farmer und Kaufleute Aktien gezeichnet, um, wie sie erkannten, nur wertlose Papierfetzen zu besitzen, die weder eine Eisenbahn noch Zinsen brachten. Die Gesellschaft hatte sich zweimal bis zur Insolvenz ausgeplündert; sie hatte durch wiederholte Taschenspielereien nicht nur eingeborene Kapitalisten, Farmer und Kaufleute betrogen, sondern sie hatte auch die vielen Millionen beiseite gebracht, die durch holländische Kapitalisten zugeflossen waren.

Die gesetzgebenden Körperschaften erwachen

Jetzt befand sich die Gesellschaft noch in vollständig bankrottem Zustande. Die gesetzgebenden Körperschaften konnten diesem überwältigenden Ausdruck der Entrüstung des Volkes nicht standhalten. Am 9. März 1878 genehmigten sie ein Gesetz des Inhalts, daß, wenn nicht eine bestimmte Anzahl Meilen zu einem gewissen Termin

[1]) Ebenda S. 519—536. Kennedy indessen verriet die Interessen der holländischen Aktionäre, befand sich im Einverständnis mit dem Verwalter und traf ein betrügerisches Abkommen, bei dem er (Kennedy) enorm viel gewann. Kennedy erhielt auf diese Art viele Millionen; die Wegschenkung einiger dieser Millionen setzte ihn später in den Stand, sich als „großen Philanthropen" aufzutun. — Siehe das Kapitel über das Vermögen von Hill

gebaut sei, die unvollendeten Strecken zusammen mit dem staatlich bewilligten Lande, den Rechten, Privilegien, Steuerbefreiungen und allem zugehörigen Eigentum „sofort und vollständig dem Staate Minnesota verfallen sein sollten, ohne irgendeine weitere Verfügung oder Förmlichkeit[1])".

Es war ein drastisches Gesetz, und es mußte sofort etwas geschehen, wenn man die Absichten des Staates durchkreuzen wollte. Wer würde das Geld zum Bau der unvollendeten Strecken liefern und so die Verwirkung der Privilegien und des staatlich bewilligten Landes verhindern? Sage und andere hatten sich, nachdem sie alle bei der Bahn in Aussicht stehende Beute an sich gebracht hatten, zurückgezogen, um den Ertrag ihrer Freibeuterei durch gleiche Handlungen nach anderen Richtungen nutzbar zu machen. Die Eisenbahn selbst war in einem beklagenswert schlechten Zustande, vollständig unorganisiert, und es war sehr gefährlich, mit ihr zu reisen. Sie war schlecht ausgestattet und hatte nur wenige in Betracht kommende Bahnhöfe oder Magazine. Das war das „glänzende Eisenbahnsystem", das Sage und seine Clique bauen wollten; das war das Resultat ihrer „ungeheuren Baufähigkeit"! Wieviel Beute Sage aus dem Projekt gezogen hat, sind wir nicht imstande zu sagen; es gibt keinen Bericht, der die Summe genau oder annähernd feststellt; sie belief sich sehr wahrscheinlich auf viele Millionen Dollar.

Unterdes hatte Sage in Troy Gould getroffen und war nach New York übergesiedelt. „Die beiden Männer," sagt der vorher erwähnte überschwengliche Biograph, „machten Eindruck aufeinander, und dieser Eindruck vertiefte sich später zu einer in der Finanzgeschichte berühmten Freundschaft." Berühmt oder berüchtigt, je nachdem es einem beliebt, es anzusehen. Ein schätzenswertes Arbeitsgespann gaben die beiden ab; Sage verschlagen, finster und einsiedlerisch, Gould zu populärer Verwegenheit bereit, beide einander gleich in unergründlichen Ränken und Kunstgriffen. Der eine übertrieben vorsichtig, der andere übertrieben waghalsig, einer dem anderen das Gleichgewicht

[1]) Minnesota Special Laws, 1878, 344.

haltend. Gould bekam allmählich einen ungeheuren Respekt vor Sage; Sage war der einzige Verbündete, den Gould weder übervorteilen noch ausplündern konnte.

Späterhin und sehr zur rechten Zeit eilte Sage bei Beginn des Bürgerkrieges nach der Stadt New York. Dort, in Wallstreet, war das Hauptquartier vieler der Eisenbahngesellschaften, die bestochen und geraubt hatten und dies noch taten. Z. B. war das Büro der La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahngesellschaft dort; wer auch immer der wirkliche physische Erbauer der Eisenbahnen sein mochte, die Besitzer waren entweder Wallstreet-Leute oder Kapitalisten gleichen Schlages — Männer, die sich durch eine besondere Art des Betruges oder Diebstahls in die Herrschaft eingedrängt hatten.

Und dort in New York war auch der Schauplatz der größten Tätigkeit in der üblichen weitverbreiteten Plünderung. Von dort gingen die Pläne und Entwürfe aus, die sich später als kolossale Schwindeleien entpuppten. Wäre das Zentrum dieser Teufelei anderswo gewesen, dann wären Sage und die ganze übrige Brut zweifellos dorthin geströmt.

Gestohlene Millionen auf Wucher ausgeliehen

Nun wurde Sage ein Geldverleiher im großen Stile; er erfand ein besonderes Wuchersystem, das „put" and „call"-System, dessen Feinheiten zu beschreiben wir hier nicht versuchen wollen. Jetzt konnte man sehen, was er mit den Millionen tat, die er in Wisconsin und Minnesota gestohlen hatte[1]). Im allgemeinen pflegte er Geld zu recht

[1]) Und auch in Iowa, bei dessen Eisenbahnen er sehr weitgehend beteiligt war. Die Kapitalisten, denen die Sioux City- und St. Paul-Eisenbahn gehörte, hatten sie so zickzackartig bauen lassen, daß sie in betrügerischer Weise sogar noch größere Landbewilligungen stehlen konnten, als die entgegenkommenden Maßnahmen des Kongresses gewähren wollten. Durch das Vorrücken dieser Eisenbahn in den Kreisen Osceola, Dickinson und O'Brien in Iowa erhob diese Gesellschaft Ansprüche auf 189 184,54 weitere Morgen öffentlichen Landes in jenen Kreisen, und sie bewog die Staatsbeamten, ihr ein Patent zu gewähren. Sage war jedoch der Präsident einer Eisenbahngesellschaft geworden, die den Namen McGregor Western führte, und hatte seine Linie gerade durch dieses Gebiet gelegt. Er verlangte einen Anteil an jenen 189 000 Morgen und verklagte, als ihm dies verweigert wurde, die St. Paul-

hohem Zinsfuß auszuleihen, aber in Zeiten der Panik und der Wallstreet-„Klemmen" verlangte — und erhielt — er zwei Prozent täglich oder sechzig Prozent monatlich. Freund oder Feind, es kam nicht darauf an, einer wie der andere, mußte die enormen Zinsen zahlen, die er verlangte, wenn er eine Unterstützung in barem Gelde (das Sage immer zur Hand hatte) brauchte, um sich dadurch davor zu retten, seinen Verpflichtungen nicht nachkommen zu können und so in Bankrott zu geraten. Sage gehörte zu jener hervorragenden Vereinigung von Patrioten, die das Gold, als es zur Fortführung des Bürgerkrieges höchst notwendig war, aufspeicherten und sich weigerten, es auszuleihen, wenn nicht zu unglaublich erpresserischen Zinsen.

Zu dieser Zeit schenkte man im Osten den Eisenbahnunternehmungen im Westen wenig Aufmerksamkeit; die Zeitungen waren beinahe vollständig mit den Berichten über die Ereignisse des großen Bürgerkrieges gefüllt. Wenige wußten etwas von den riesenhaften Diebstählen und Betrügereien, die Sage draußen im Nordwesten ausführte; und als er plötzlich als Multimillionär bekannt wurde, wurden glühende Berichte über ihn als einen wunderbaren Finanzmann veröffentlicht. Dieses Lob wurde natürlich immer durch den Spott über seine außerordentliche Knickrigkeit und den Abscheu vor seiner Hartherzigkeit abgeschwächt. Aber es gab Leute, die mit ihm in Verbindung gestanden hatten und über die Geschichten von seinen Zaubertaten bei der Anhäufung der Millionen lächelten; sie wußten, was die ihm zugeschriebene Zauberkunst in Wirklichkeit war; sie wußten von den fortgesetzten Bestechungen, Betrügereien und Diebstählen. Wenigstens von noch einem Verfahren, an dem er zu dieser Zeit beteiligt war, sind die Einzelheiten zugänglich; sehr viele seiner anderen Taten sind für die Geschichtschreibung nicht faßbar.

---

und Pacific-Eisenbahngesellschaft. Der Fall wurde schließlich am 20. Januar 1882 vor das Bundesgericht der Vereinigten Staaten in Iowa gebracht, wo Richter Love mit feiner richterlicher Unparteilichkeit die liebenswürdige Entscheidung traf, daß jede der beiden Gesellschaften das Anrecht auf die Hälfte des streitigen Landes habe. — Federal Reporter 10, 435—450.

Die Pacific-Postsubsidien

Eine der vielen Gesellschaften, in denen Sage ein bedeutender Aktionär wurde, war die „Pacific-Mail-Steamship-Company". Diese Gesellschaft bestach, wie wir in den Vanderbilt-Kapiteln bemerkt haben, lange Zeit den Kongreß, um auf räuberische Weise von der Regierung Postsubsidien zu erlangen. Durch eine weitere, von dem Kongreß am 17. Februar 1865 genehmigte Vorlage erhielt sie noch eine bedeutende Regierungsunterstützung zur Beförderung der Post zwischen San Francisco und Asien via Honolulu.

Die Beute war so reich, daß verschiedene Gruppen von Kapitalisten einander beständig bekämpften, um den Schatz der Gesellschaft in ihre Gewalt zu bekommen. Wir entnehmen den Prozeßberichten, daß im Jahre 1867 jene gute, alte, höchst achtungswerte Bankfirma Brown Brothers & Co. zu den bedeutendsten Aktionären gehörte. In ihrem eigenen Namen und in Vertretung von Parteien, die sie autorisiert hatten, verfügte sie über 77 839 Anteilscheine von der Gesamtsumme der 200 000 Anteilscheine des Aktienkapitals der Pacific-Postdampfergesellschaft.

Wie die Firma Phelps, Dodge & Co. besaß die Bankfirma Brown Brothers & Co. in hervorragendem Maße den Ruf (wie noch heute), eine der „altmodischen Firmen" von „strenger Rechtlichkeit" zu sein. Sicherlich wußte sie offiziell nichts von der ununterbrochen vor sich gehenden Bestechung zur Erlangung von Subsidien; wer ein geschäftliches Unternehmen besitzt, muß die Unkenntnis solcher in Verlegenheit bringender Details kultivieren. Und könnte es möglich sein, daß, wie William Swinton, ein bekannter Schriftsteller, in seiner Schmähschrift vorbringt, der „hervorragend achtungswerte" Alexander Brown und seine Genossen gegen dieselbe Gesellschaft, deren Aktionäre sie waren, (nach unserer modernen Ausdrucksweise) die „Grafters"[1]) spielten? Swinton erhob den Vorwurf, daß sie ein dem Eigentumsrecht gleichkommendes Pfandrecht an den Kessel-, Eisen- und anderen Fabriken besäßen, die die Ausrüstung für

[1]) grafters, deutschamerikanisch Grabscher: üblicher Ausdruck für die unsaubersten Beutepolitiker.

die Linie der Pacific-Mail-Steamship-Company besorgten. Im Dezember 1867 machte eine Gruppe einen sehr starken Versuch, sie zu verdrängen; sie schlugen sie aber erfolgreich zurück. Das gab vor Gericht eine schöne Verwirrung.

Da die Besitzer der Linie fanden, daß der Kongreß, wie immer, geneigt war, Geschäfte zu machen, eröffneten sie neue Unterhandlungen und mit so glänzendem Erfolg, daß im Jahre 1872 ein anderes Gesetz durchging, das weitere Postsubsidien von 500 000 Dollar jährlich für zehn Jahre bewilligte. Die Beute an Subsidien war jetzt so viel größer als früher, daß der Kampf um ihren Besitz oder vielmehr um ihre Benutzung schnell einen noch heftigeren Streit unter den Interessenten herbeiführte. Le Grand Lockwood, einer der Aktionäre, erhob, indem er dabei noch ein anderes Ziel ins Auge faßte, öffentlich die Anklage, daß zur Durchbringung des Gesetzes Bestechung angewandt worden sei. Lockwood wurde sicherlich nicht durch moralische Motive geleitet, er hatte aus dem Credit-Mobilier-Schwindel großen Vorteil gezogen. Das Repräsentantenhaus setzte eine Miene schmerzlichen und beleidigten Erstaunens auf, war starr vor Empörung und beauftragte am 20. Februar 1873 die Budgetkommission, eine Untersuchung anzustellen.

Der Kongreß erwartete natürlich nicht, daß die Untersuchung wirklich irgendwelche vernichtende Tatsachen enthüllen würde; man nahm zuversichtlich an, daß die Nachforschung leicht in harmlose Kanäle abgelenkt werden könne. Aber die abgegebenen Zeugenaussagen zertrümmerten diese fröhlichen Erwartungen.

Eine Million Dollar für Bestechungen

Die Kommission war von den Zeugenaussagen nicht sehr erbaut; sie sah sich gezwungen, zu berichten, daß „eine Summe von beinahe einer Million Dollar in einem gewissen Zusammenhange mit der Durchbringung der Vorlage ausgegeben zu sein scheint[1])“, und „daß die Resultate des Be-

[1]) House Report Nr. 269, Forty-third Congress, Second Session, 1874—1875, 2, 17. Henry Clews, jener begeisterte Bankier und Moralist, war während dieser Periode einer der Direktoren.

weisverfahrens darin bestehen, daß 565 000 Dollar an Lobbyisten ausgezahlt worden sind; die Verfügung über die übrigen 335 000 Dollar bleibt nach dem vorgebrachten Beweismaterial zweifelhaft[1])". Russel Sage war zu dieser Zeit Präsident der Pacific-Mail-Steamship-Company; er wurde herbeigeschleppt, um Zeugnis abzulegen, und er tat dies mit sehr beleidigter Miene. Er leugnete, daß er zu der Zeit, als die Subsidien gewährt wurden, mit der Gesellschaft in Verbindung gestanden habe, und behauptete, daß er von den in Rede stehenden Bestechungen nichts wisse. Wenn wir sein Wort hinnehmen sollen, daß er bei den Bestechungen nicht beteiligt war — eine zweifelhafte Annahme, da er in anderen Angelegenheiten erwiesenermaßen ein Meineidiger war[2]) —, dann bestand seine Handlungsweise wahrscheinlich darin, zu warten, bis die 5 Millionen Dollar Subsidien bewilligt worden waren, und die Angelegenheiten dann so zu führen, daß er sie in seine Gewalt bekam. Ohne Zweifel wußte er sehr wohl von der Bestechung, und es ist eine glaubliche Annahme, daß er Lockwood dazu getrieben hatte, die Klage einzubringen, um allgemeine Verwirrung und Mißtrauen hervorzurufen und die herrschende Clique zu stürzen.

Auf alle Fälle, bei jedem Wenn und Aber, war die Pacific-Mail-Steamship-Company mit ihren großen Subsidien, die sie durch Bestechung erlangt hatte, vorhanden, und Sage war im Jahre 1873 von allem das Haupt. Soweit die Persönlichkeiten der Bestecher und Bestochenen in Betracht kamen, behauptete die Kommission, nichts zu wissen. Ein Lobbyist, Richard B. Irwin, sagte aus, daß er 750 000 Dollar an „andere Personen"[3]) ausgezahlt habe, aber wer jene Personen seien, das behauptete die Kommission nicht zu wissen; sie habe, um dies herauszufinden, alle „Hilfsquellen er-

[1]) Ebenda S. 18.

[2]) Jahrelang schwor Sage, daß sein steuerbares Privateigentum 2 Millionen Dollar nicht übersteige, und selbst von dieser Summe wünschte er, daß sie herabgesetzt oder in den Steuerbüchern gelöscht würde. Nach seinem Tode suchte die Steuerbehörde der Stadt New York Steuern von wenigstens 50 Millionen Dollar persönlichen, von seiner Witwe geerbten Eigentums festzusetzen; die Höhe der Einschätzung wurde aber sehr herabgesetzt, als sein Testamentsvollstrecker bewies, daß 10 Millionen Dollar von Sages Vermögen in nicht versteuerbaren Papieren angelegt seien.

[3]) House Report, No. 269 usw., 1874—1875, 2, 123.

schöpft", aber vergebens. Wie gewöhnlich war es die „ungeregelte Lobby", die man tadeln mußte und die gereinigt werden sollte.

So viel über Sages Laufbahn bis zu der Zeit, als er und Gould sich zu den Union-Pacific-Manipulationen und anderen Geschäften verbanden.

Drittes Kapitel

NOCH EINMAL GOULDS VERMÖGEN

Als Jay Gould im Jahre 1887 vor den Untersuchungsausschuß der Regierung, die Pacific-Eisenbahn-Kommission, gebracht wurde, ließ er sich nur zu geringer Auskunft herbei; was aus ihm herausgelockt werden konnte, war sehr dürftiger Art. Er sagte, daß er durch den Ankauf von 100 000 Anteilscheinen im Jahre 1873 einen herrschenden Einfluß auf die Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft erworben habe, und daß sein Besitz später auf 200 000 Anteilscheine gestiegen sei[1]). Sein Hauptverbündeter, Russel Sage, sagte aus, daß er selbst im Jahre 1868 oder 1869 angefangen habe Union-Pacific-Aktien zu kaufen[2]). Sobald diese Männer und ihre Genossen sich die Macht gesichert hatten, begann ihre geschäftige Tätigkeit. Ohne irgendeine vermittelnde Förmlichkeit wurden sofort 200 000 Anteilscheine ausgegeben, die nur als Beweis dienten, welche Macht zu gegenwärtiger und zukünftiger Ausbeutung sie sich anmaßten.

Die Beraubung ganzer Eisenbahnnetze

Eine der Eisenbahnen, die Gould, Sage, Sidney Dillon[3]) und ihre Helfershelfer persönlich kauften und dann an sich

---

[1]) Pacific Railway Commission, U. S. Senate Executive Documents, First Session, Fiftieth Congress, 1, 53 und 447. [2]) Ebenda, 340.

[3]) Dillon war der Begründer eines umfassenden Vermögens; seine Nachkommen gehören zu den bedeutendsten Eisenbahnbesitzern der Vereinigten Staaten.

selbst als an die Direktoren der Union Pacific verkauften, war die Kansas Pacific. Diese ungefähr 394 Meilen lange Linie gehörte auch zu den vielen Eisenbahnen, deren Geschichte voll von ununterbrochener Bestechung ist. Ihre Aktiva bestanden hauptsächlich aus einer Ausgabe von Staatsobligationen und einer Landbewilligung von 3 Millionen Morgen in Kansas und Colorado.

Kaum war die Bahnkonzession gegeben, so wurde mit der Bestechung so lebhaft vorgegangen, daß nur der ganz Dumme sie übersehen konnte. Aber was kam es auf die angewandten Mittel an? Je größer die Bestechung, um so größer war die Sicherheit, daß auch die daraus hervorgehenden Privilegien, Machtbefugnisse und Vorteile um so reicher sein würden. Und je lockender die Aussichten, um so eifriger in ihrer Habgier waren die Leuchten der Finanzwelt, sich in die Sachen einzumischen. Hervorragende Bankiers traten in einen scharfen Wettbewerb miteinander, um an der Finanzierung des Projektes beteiligt zu sein; schließlich wurden zwei Bankfirmen beauftragt, die Kansas-Pacific-Anleihe auf den Markt zu bringen. Eine von diesen Firmen war Dabney, Morgan & Co., deren einer Teilhaber J. Pierpont Morgan war, die andere war das Haus Morris K. Jesup & Co., dessen Chef es später fertig brachte, in die glänzende Schar der verherrlichten Philanthropen aufgenommen zu werden[1]). In ihren Ankündigungen vom Jahre 1869 ergingen sich diese Bankiers in glühenden Schilderungen der glänzenden staatlichen Landbewilligung der Kansas Pacific — einer Landbewilligung, die, wie sie allen, die ihr Geld dabei anlegen wollten, versicherten, eine mehr als genügende Sicherheit für Anleihen gewähre.

Erpressung und Raub

Aber die übliche Krisis kam. Das Kansas- und Pacific-Projekt bildete keine Ausnahme in der sich immer gleichbleibenden Erfahrung mit Eisenbahnangelegenheiten. Die

[1]) Sein Besitztum wurde nach seinem Tode am 22. Januar 1908 auf 12 814 894 Dollar netto in persönlichem und Grundbesitz geschätzt. Ein großer Teil des Besitzes waren Eisenbahnobligationen.

Eisenbahn wurde von den Männern, die an der Spitze der Menge standen, emsig beraubt, und die Gefolgschaft der kleinen Geldanleger wurde glatt betrogen. Natürlich sank, nachdem sie so ausgeplündert war, der Marktwert ihrer Aktien auf einen sehr tiefen Punkt herab. Gould hatte gerade auf diese Gelegenheit gewartet, aber er benutzte sie nicht, bevor er nicht eine Art Erpressungsplan durchgeführt hatte, durch den er die Kansas Pacific noch wirksamer in seinen Besitz bringen konnte.

Mit einer Geschwätzigkeit, die scharfen Verdacht hätte erregen müssen, sprach er seine Absicht aus, das Monopol der Kansas Pacific niederzubrechen; wieder einmal posierte er als ein Wohltäter des Bürgertums. Daraufhin begann er, oder vielmehr veranlaßte er, den Bau einer Eisenbahn in Colorado, die als Konkurrenzbahn einen Teil gerade desjenigen Territoriums durchschnitt, das die Besitzer der Kansas Pacific als das ihnen zugesicherte Gebiet betrachteten. Goulds Plan schlug vollkommen ein. Die Kansas-Pacific-Aktien wurden noch mehr herabgedrückt und ihre erschreckten Besitzer schnell gezwungen, einen Vergleich zu suchen. Kaum hatte Gould die Kansas-Pacific in seinen Besitz gebracht und mit der Union Pacific verbunden, als er sofort die Colorado-Eisenbahn aufgab[1]).

Wieviel von den Kansas-Pacific-Eisenbahn-Aktien Gould, Sage und Dillon sich im besonderen sicherten, ist nicht klar, aber der Betrag der Beute, den sie zusammen durch das betrügerische Verfahren, diese Eisenbahn und andere Eisenbahnen an sich selbst als an die Herren der Union Pacific zu verkaufen, einheimsten, ist ganz klar. Es war kein gewöhnliches Verfahren — es lag etwas Massiges darin — etwas, das in einer Gesellschaft, in der große Diebstähle als etwas Erhabenes betrachtet werden, staunende Bewunderung hervorrufen konnte.

Durch die listige Vertauschung von Aktien und Obligationen und die betrügerische Abwendung von Kapitalien stahlen sie (die Regierung nannte es „unrechtmäßige Aneignung") allein mehr als 20 Millionen Dollar in der Kansas Pacific, der Denver, South Park und Pacific und anderen

[1]) Pacific Railway Commission 1, 175.

Bahnsystemen. Nach den Berichts- und Untersuchungsbüchern der Pacific-Eisenbahnkommission lassen sich gewisse Tatsachen genau feststellen. Sowohl der Majoritätsbericht der Kommissionsmitglieder Littler und Anderson wie auch der Minoritätsbericht des Kommissionsmitgliedes Pattison wiesen nach, daß die Betrügereien der Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft unter der Direktion von Gould, Sage und Dillon wahrhaft riesenhaft waren.

Millionen Morgen öffentlichen Landes sind geradezu gestohlen worden. Nicht weniger als 7 Millionen Morgen wurden ohne Ermächtigung der Regierung verkauft[1]). Kohlenland von unschätzbarem Werte wurde auf betrügerische Weise in Besitz genommen[2]). Millionen Dollar wurden betrügerisch von einer Gesellschaft der anderen zugeschoben. Das Kapital der Union Pacific wurde von 38 Millionen Dollar künstlich auf 50 Millionen Dollar gebracht, die Obligationsschulden von 88 Millionen Dollar auf 126 Millionen Dollar und verschiedene andere Verpflichtungen von ungefähr 4 Millionen Dollar auf beinahe 10 Millionen Dollar. Der Majoritätsbericht wies auf die „verschwenderische und sorglose Verteilung der Aktiva der Gesellschaft in Dividenden" hin und brachte eine starke Wißbegierde zum Ausdruck, warum sich die Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft, obwohl sie ein großes und gewinnbringendes Geschäft betrieb, „am Anfang des Jahres 1884 am Rande des Bankrotts befand".

Vierzig Millionen Dollar als Goulds Anteil

Der Minoritätsbericht war sogar noch schärfer und ausführlicher. Er wies nach, daß die Union Pacific und die Kansas Pacific ungefähr 35 Millionen Dollar von der Regierung als Vorschuß erhalten hätten, wovon nur wenig zurückgezahlt worden sei, und daß bis zum Jahre 1887 die Summe von 136 314 010,73 Dollar von den Direktoren dieser beiden Eisenbahnen „vergeudet worden sei". Reichlich 84 Millionen Dollar nur nominell erhöhter Aktien seien

[1]) Pacific Railway Commission, 1, 192. [2]) Ebenda.

ausgegeben worden. „Die Union-Pacific-Gesellschaft," fuhr der Minoritätsbericht fort, „hat in einem Zeitraum von achtzehn Jahren durch Überschüsse und Landverkäufe 176 294 793,53 Dollar erhalten, und wenn ihr Betriebsmaterial voll bezahlt worden wäre, wie es der Kongreß verlangt hatte und wie es nach der eidlichen Versicherung der Beamten nie geschehen sei, so würde diese ganze Summe heute zur Bezahlung der Regierungsschuld verwendet werden können. Die Gesellschaft hat an Dividenden 28 650 770 Dollar ausgezahlt und an Zinsen auf Obligationen 82 742 850 Dollar, und beinahe diese ganze Summe wurde ohne Bedenken unter die Aktionäre verteilt. Sie hat über 10 Millionen Dollar bei der Denver-, South Park- und Pacific-Eisenbahn angelegt; sie bezahlte 10 Millionen Dollar an Jay Gould und seine Gesellschafter für Zweigbahnen und andere Geldanlagen, die wertlos sind . . . ." Das Kommissionsmitglied Pattison schätzte, daß Jay Goulds persönlicher Gewinn aus seinen Machenschaften bei der Union Pacific sich wahrscheinlich auf 40 Millionen Dollar belief.

Ein großer Teil der Summe, die Pattison bei seiner Schätzung des seit Bestehen der Union-Pacific-Bahn verübten Diebstahls mitrechnete, war, wie wir gesehen haben, von Goulds Vorgängern in dem Credit-Mobilier-Schwindel gestohlen worden.

Gerichtliches Possenspiel

Natürlich ist hier die Frage zu erwarten: Warum wurde Gould nicht wegen seiner Missetaten verklagt? Solange er das Volk, die große, sich mühende, machtlose Menge, die ohne wirkliche Vertretung in politischer Stellung war, beraubte, konnte man es verstehen, daß sich seiner Zügellosigkeit nichts in den Weg stellte, da man ja sieht, wie das ganze Gesetz den reichen Freibeutern zur Verfügung steht. Aber Gould beraubte seine eigenen Standesgenossen ebensosehr; er schädigte, betrog und plünderte seine eigenen Gesellschafter; sie waren mächtige Männer; warum riefen sie nicht die Schrecken des Strafgesetzes auf ihn herab?

Nun, einige von ihnen taten es. Aber es nützte ihnen nicht mehr als seinen Gegnern bei seinen berühmten Erie-Diebstählen. War er auch verschiedene Male mit Gefängnis bedroht, so brachte er es doch, wie seinesgleichen bei jedem großen kapitalistischen Betrug, leicht fertig, außerhalb der Mauern zu bleiben. Eine gegen ihn am 13. Mai 1879 von der Anklagejury von Monmouth County, New Jersey, wegen behaupteten betrügerischen Verfahrens vorgebrachte Klage beunruhigte ihn nicht im geringsten. In diesem Falle wurde von der Lehigh Waggonfabrikgesellschaft die Anklage erhoben, daß sie ihm auf falsche Darstellungen hin Waggone geliefert habe, daß sie sich damit einverstanden erklärt habe, erste Hypothekenscheine der New Jersey Zentral-Eisenbahn in Zahlung zu nehmen, um, als es zu spät war, zu entdecken, daß diese Scheine falsche „Konsolidierungs-Scheine" waren, nämlich von einer Konsolidierung, die niemals gemacht worden war.

Aus dieser Anklage wand sich Gould auf irgendeine Art heraus, und neun Jahre später gelang es ihm ebensogut einem anderen Strafverfahren das Licht auszublasen.

Das war im Jahre 1888; mächtige Gegner machten große Anstrengungen, ihn ins Gefängnis zu bringen, und da Gould ihre Macht und Beharrlichkeit kannte, fühlte er sich sehr beunruhigt.

Gewisse dieser Gegner waren enttäuschte Obligationeninhaber der Denver-Pacific-Eisenbahn, und sie wurden von dem Besitzer einer bedeutenden New Yorker Zeitung, dessen Interessen in Telegraphen- und unterseeischen Kabel-Angelegenheiten Gould durchkreuzt und vereitelt hatte, unterstützt. Die Anklage drehte sich um einen durchtriebenen Meineidsfall, durch den Gould, Sage und Dillon bei ihren Eisenbahn-Konsolidierungen im Spiel mit 30 000 Anteilscheinen des Denver-Pacific-Aktienkapitals mehrere Millionen Dollar unterschlagen hatten. Diese Obligationsinhaber hatten im Jahre 1885 in New York gegen Gould und Sage eine Klage auf Ersatz eingebracht; der Zeitungsbesitzer ließ täglich wilde verwünschende Breitseiten gegen Gould los und verlangte seine Bestrafung. Und um allem die Krone aufzusetzen: der Obmann der eben tagenden

Anklagejury war ein Kapitalist seines Schlages, den Gould vor fünfzehn Jahren in einer seiner Eisenbahnunternehmungen betrogen hatte.

Es war eine schreckliche Vereinigung, die gegen ihn aufrückte. Gould wußte es. Er machte sich sofort klar, daß er besser täte, sich mit den klagenden Inhabern von Obligationen zu vergleichen und sich aus dem Staube zu machen, und zwar eiligst; er einigte sich darauf mit ihnen und floh dann auf seiner Jacht und blieb im Auslande, bis — soweit ein Strafverfahren in Betracht kam — das Verjährungsgesetz erfolgreich zu seinen Gunsten geltend gemacht werden konnte.

Ein ganzer Schweif von Bestechungen

Noch eine andere, wenn auch müßige Frage könnte auftauchen: Wie war Gould imstande, den für seine zahlreichen Betrügereien notwendigen Spielraum zu erlangen und von juristischer Verfolgung und anderem amtlichen Vorgehen verschont zu bleiben? Der Bericht der Mitglieder der Pacific-Eisenbahn-Kommission gibt auf diese Frage keine aufklärende Antwort. Der Minoritätsbericht wirft jedoch auf seine Handlungsweise einiges Licht. „Hunderte und Tausende," sagt er, „sind in den Hauptstädten des Staates und des Landes ausgegeben worden, um die Gesetzgebung zu beeinflussen[1])". „Zahlungen für unziemliche Zwecke" werden häufig erwähnt. Aber wenn selbst die Kommission in ihrer dürren, widerwilligen Art die Bestechung, die Gould überall hin folgte, nicht aufgedeckt hätte, so könnte man sie doch als selbstverständlich annehmen. Der hinter ihm herziehende Schweif von Bestechung und Betrug ist volle zwanzig Jahre lang ein öffentlicher Gestank gewesen; in dieser Hinsicht unterschied er sich von den meisten zeitgenössischen Geldjägern, denn diese sackten ihre Beute so listig ein, daß es ihnen möglich war, unter den Deckmantel des guten Rufes zu schlüpfen.

Ungefähr um das Jahr 1883 gab Gould die Union Pacific

---

[1]) Pacific Railway Commission, 1, 192.

auf, nachdem er sie, wie er glaubte, bis aufs Mark ausgesogen hatte. Zweifellos war sein Entschluß richtig, da auf dieser besonderen Linie und zu jener Zeit keine weitere unmittelbare Beute in Aussicht stand. Aber als die Zeit gekommen war, nämlich fünfzehn Jahre später, als sich die Bevölkerung und die Hilfsquellen des Landes sehr vermehrt hatten, kam in der Person Harrimans ein würdiger Nachfolger unwiderstehlich daher, um Goulds Verfahren nachzuahmen und zu vollenden.

Die 40 Millionen Dollar oder ungefähr soviel an Beute, die Gould sich aneignete, kamen zum großen Teil von dem Kansas-Pacific-Unternehmen her. Der endgültige Betrug der Regierung um viele der Vorschüsse, die sie für diese Strecke geleistet hatte, fand im Jahre 1898 statt — gerade zu der Zeit, als Harriman sich glänzend zu Reichtum und Macht entfaltete.

Die Regierung hatte an die Kansas Pacific noch eine Restforderung von 13 Millionen Dollar. Ein betrügerischer Plan war ausgeheckt worden, die Regierung ihr Pfandrecht für die Hälfte des Wertes verkaufen zu lassen; es war ein äußerst geschickt ersonnener Plan, und erst kurz vor seiner Ausführung erhob sich darüber einiger Lärm. Turpie beantragte bei dem Senat der Vereinigten Staaten, daß der Verkauf nicht bestätigt werden solle; zur Unterstützung dieses Antrags erhob sich am 16. Februar 1898 Senator Allen und bemerkte: „Wir könnten ebenso gut ein Gesetz erlassen, dem Staatsschatz zu einer direkten Schenkung 6 700 000 Dollar zu entnehmen. Es würde nicht verbrecherischer sein und die gesetzmäßigen Rechte des Volkes nicht mehr verletzen[1])." Senator Morgan-Alabama bezeichnete den Verkauf als Raub, Harris nannte ihn einen Betrug und die, die ihn ausführten, Diebe. Kräftige Worte, aber sie hinderten nicht, daß von der Forderung der Regierung noch an demselben Tage schleunigst für 6 Millionen Dollar preisgegeben wurde.

[1]) The Congressional Record, 55. Congress, Second Session, Bd. 3, 2. Teil, 1761

Will man sich eine passende Vorstellung von Goulds Diebstählen bei den Machenschaften und dem Zustandebringen der Union-Pacific-Konsolidierung bilden, so bleibt eine bloße Geldberechnung wirkungslos. Die von Gould und seinen Nachfolgern geraubten natürlichen Schätze können nicht in Geldwert ausgedrückt werden. Z. B. die dem Volke gestohlenen enormen Kohlenlager — wer kann sagen, wie groß ihr Geldwert ist? Die Kommission für den Handel von Staat zu Staat gibt an, daß tatsächlich der ganze Kohlenvorrat von Oklahoma, Utah und Wyoming Eigentum und Monopol des Gould-Eisenbahnsystems ist, hauptsächlich der Denver- und Rio Grande-Eisenbahn, eine der zahlreichen westlichen Eisenbahnlinien, die Gould in der Gewalt hatte und seinen Kindern hinterließ.

Seit 1866 sind diese Diebstähle von Kohlen- und Ölgebieten beständig fortgesetzt worden, abgesehen von gelegentlichen, durch amtliche Untersuchungen hervorgebrachten Unterbrechungen. Diese verhinderten in keiner Weise eine noch stärkere Wiederaufnahme. Die Kommission für den Handel von Staat zu Staat berichtete kürzlich, daß die Gould- und Harriman-Linien in einem großen Gebiet jenseit des Mississippi „den Bergwerksbetrieb, Transport und Verkauf der Kohlen an ihren Linien vollständig beherrschen". Ungezählte Aktenstücke und Zeugenaussagen, die in amtlichen Bänden gesammelt sind, erhärten die Anklagen auf Betrug, Meineid und Gewalttat. Aber diejenigen, die aus jenen kolossalen Betrügereien Nutzen zogen, haben guten Grund, über all diese wirkungslosen Untersuchungen belustigt zu lächeln. Das Besitzrecht an dem größten Teil des gestohlenen Eigentums, wie es auch erlangt sein mochte, haben sie; der Regierung gelang es nur, etwas davon zurückzubekommen, aber verhältnismäßig wenig. Im ganzen sind die Gewinnenden sehr zufrieden.

Man darf nicht annehmen, daß Goulds geistige Tätigkeit von seinen Räubereien bei der Union Pacific so in Anspruch genommen war, daß er in anderen Richtungen liegende

Gelegenheiten vergaß. Weit entfernt. Dieser untersetzte Mann mit der sanften Stimme und der unauffälligen, beinahe weibischen Persönlichkeit war in der Tat ein unbezähmbarer Eroberer, der nicht an vielen Orten und auf verschiedenen Gebieten gleichzeitig zupackte und raubte. In seiner selbstgewählten Art der Kriegführung war er außerordentlich vielseitig, wunderbar begabt in der Berechnung und von starker Fähigkeit, eine ungeheuer große Anzahl verschiedener, verwickelter Unternehmungen gleichzeitig im Auge zu behalten. Um ihren rechtlichen Ausgang brauchte er sich nicht zu kümmern. Wurde er vorgeladen, so konnte er jederzeit ein Korps der geschicktesten Anwälte engagieren, von denen sich keiner ein Gewissen daraus machte, einen Bruchteil seiner Diebstähle als Bezahlung anzunehmen. Rechtsgelehrte, von denen einige später an den höchsten Gerichtshöfen des Landes Richter wurden, Andere Richter gewesen waren und ihr Amt aufgegeben hatten, um von denselben Gesellschaften, zu deren Gunsten sie Entscheidungen erlassen hatten, große Honorare zu beziehen, plädierten und planten für Gould. Er war ein vortrefflicher Klient; die Rechtsstreitigkeiten, in die er verwickelt war, waren grenzenlos.

Goulds Texas-Pacific-Unternehmen

Überall, wo er erschien, wurden die kleinen Betrüger überwältigt und vertrieben, und er, der große Betrüger, trat an ihre Stelle. Dies bewies er wieder bei der Erwerbung und Plünderung der Texas-Pacific-Eisenbahn. Diese Strecke hatte die üblichen Regierungssubsidien und Landgeschenke erhalten. Die Bestechungen, die zu deren Erlangung angewandt waren, wurden in den berühmten „Huntington-Briefen", die später in einem zwischen zwei Eisenbahnparteien entstandenen Rechtsstreit ans Licht kamen, vollständig aufgedeckt. Der Schreiber dieser Briefe war ein Kenner, selbst ein hervorragender Bestecher; es war kein anderer als Collis P. Huntington, einer der maßgebenden Eisenbahnmagnaten dieser Zeit. In den Jahren 1876 bis 1878, über die sich seine Briefe erstrecken, wurde

in Washington ein wilder Wettkampf in Bestechungen geführt, und Huntington schrieb darüber rückhaltlos[1]).

Nachdem der Kongreß das Texas-Pacific-Eisenbahngesetz angenommen hatte, tauchte Gould mit einem Plane auf, der dem Credit-Mobilier-Schwindel sehr ähnlich war. Er gründete eine Baugesellschaft und schloß mit der Texas-Pacific-Eisenbahngesellschaft einen Kontrakt, um die westlichen Verlängerungsstrecken, die ungefähr 610 Meilen lang waren, zu bauen. Für diese Arbeit sollten 12 Millionen Dollar in Obligationen und eine Prämie in Aktien von weiteren 12 Millionen Dollar gezahlt werden. Es war ein sehr merkwürdiger Kontrakt, der darauf hinauslief, Gould das Eisenbahnnetz zum Geschenk zu machen; seine Ausführung war nur unter der Voraussetzung zu erklären, daß Gould eine genügende Anzahl der Eisenbahndirektoren durch die Zusicherung, daß sie einen reichlichen Griff in die Beute tun sollten, erkauft hatte. Denn nach den Bedingungen des Kontraktes waren die Aktionäre der Texas Pacific nur mit einem Sechstel an der Baugesellschaft beteiligt; dadurch blieben dem Gould-Syndikat 10 Millionen Dollar Kapital, und dies genügte vollständig, um ihm die Herrschaft über die Bahn zu geben. Es versetzte Gould in die Lage, ihre Direktoren zu wählen, weitere Kontrakte mit sich selbst auf jeder Basis, die ihm beliebte, abzuschließen, ihre Geschäfte zu leiten und diese mit seinen vielen anderen Plänen in festen Zusammenhang zu bringen.

Weitere eingeheimste Eisenbahnsysteme

Die Texas Pacific war eine der vier Hauptlinien, die Gould und Sage durch ihre wohlbekannten Methoden in ihre Gewalt bekamen. Eine andere ihrer Linien war die Wabash,

[1]) In einem Briefe vom 17. Dezember 1877 schrieb Huntington: „Jay Gould ging vor ungefähr zwei Wochen nach Washington und traf, wie ich weiß, mit dem Senator Mitchell aus Oregon zusammen. Seit dieser Zeit ist in Washington das Geld sehr reichlich ausgegeben worden ... Gould hat große Summen Bargeld und gibt es schrankenlos aus, um seine Ziele zu erreichen." In einem Briefe vom 3. Mai 1878 schrieb Huntington, daß die Texas- und Pacific-Leute einem Kongreßmitgliede 1000 Dollar bar anboten, wenn er für das Gesetz stimmen würde, und weitere 5000 Dollar bar und 10 000 Dollar Obligationen, falls das Gesetz durchgehen würde, usw. usw.

die sich aus achtundsechzig, ursprünglich getrennten kleinen Eisenbahnen in Ohio, Michigan, Indiana, Illinois, Missouri und Iowa zusammensetzte. Gould und Sage hatten eine lange Reihe von Privilegien von verschiedenen Staaten erlangt, hatten der Eisenbahn Millionen Dollar geraubt und sie dann in Bankrott gestürzt[1]). So widerwärtig betrügerisch war ihr Verfahren, daß Richter Gresham vom Bundesgericht der Vereinigten Staaten — einer der wenigen Richter von selbständigem Charakter — behördliche Verwalter, die auf Goulds und Sages Veranlassung eingesetzt waren, entließ und diese Tat mit einer kaustischen Drohung begleitete; aber das alles hatte keine Wirkung auf Goulds Eigentum; er behielt es in seiner Gewalt, und es ging auf seine Familie über.

Jeder neue Gewinn verschaffte Gould und Sage noch größere Mittel, um andere Eisenbahnen und andere öffentliche nutzbringende Einrichtungen in ihre Gewalt zu bekommen. Die Missouri Pacific mit ihrer Reihe von Eisenbahnen, für die der Staat Missouri 25 Millionen Dollar vorgeschossen hatte, wurde der Liste zunächst hinzugefügt. Es paßte in Goulds und Sages Plan, diese Eisenbahn nicht zum Bankrott zu treiben, wie sie es bei den anderen getan hatten. In diesem Falle hatten sie eine besondere Absicht. Indem sie auf Kosten ihrer andern Eisenbahnen den Frachtverkehr in betrügerischer Weise ablenkten, steigerten sie die Einnahmen der Bahn so, daß ihre Aktien einen hohen Wert erzielten; der Verkauf der Aktien zum höchsten Kurse brachte ihnen große Summen. Dann ließen sie den Wert der Aktien wieder fallen und kauften sie zurück. Die Missouri Pacific gehört heute zu den geschätztesten Besitztümern der Familie Gould; die Herrschaft über sie ist so ganz und gar eine Angelegenheit unverhüllter Familienerbschaft, daß erst kürzlich, im Jahre 1909, Kingdon Gould, ein Enkelsohn Jay Goulds, zum Direktor eingesetzt wurde.

Alle diese verschiedenen Eisenbahnsysteme wurden von Gould ungefähr in denselben Jahren, in denen er die Union Pacific ausraubte, annektiert.

[1]) Ein ausführlicher Bericht über dieses vernichtende Vorgehen erschien in der „North American Review" im Februar 1888.

Vanderbilt ausgeräubert und ausgestochen

Im Ausblick nach neuem Eigentum zur Vermehrung ihres Besitzes beschlossen Gould und Sage zur Zeit, als sie die Union-Pacific-Eisenbahn ausplünderten, daß auch das Western-Union-Telegraphensystem ihnen gehören solle. Jede andere Kapitalistengruppe würde lange gezögert haben, ehe sie sich auf einen solchen Plan einließ, denn jene Gesellschaft, die stärkste aller Telegraphengesellschaften, stand unter der Herrschaft William H. Vanderbilts, des reichsten Kapitalisten in den Vereinigten Staaten. Gould und Sage wurden durch die Verhältnisse in keiner Weise abgeschreckt; sie hatten einen Plan, um Vanderbilt auszudrängen; es war kein anderer Plan als das besondere Erpressungssystem, das sie benutzt hatten, um die Kansas-Pacific-Direktoren zu berauben, ein System, das Vanderbilt selbst angewandt und das konkurrierende Kapitalisten gegen ihn benutzt hatten.

Dieses zur Zeit oft benutzte System bestand sehr einfach darin, eine konkurrierende Telegraphenlinie zu bauen. Wieder trat Gould in der Pose „eines Gegners der Monopole" auf; lieblich sprach er über die Notwendigkeit vollständig freien Wettbewerbs. Zu dieser Zeit prägte Senator Vest sein schneidendes Urteil über die Berufstätigkeit der Geldjäger: „Wenn sie sprechen, lügen sie; wenn sie schweigen, stehlen sie," ein Ausspruch, der Verewigung verdient.

An der Strecke der Union-Pacific-Eisenbahn und an ihren anderen Eisenbahnen ließen Gould und Sage eine Telegraphenlinie bauen mit der festen Absicht, Vanderbilt entweder zum Kauf oder zum Verkauf zu zwingen. Das Geschäft der Western-Union-Telegraphengesellschaft wurde so ernsthaft geschädigt, daß sie in der Notwehr schließlich gezwungen war, Goulds Konkurrenzlinie für, wie man annimmt, 10 Millionen Dollar zu kaufen. Nachdem Gould diese Vanderbilt und seinen Gesellschaftern entrissenen großen Summen eingesteckt hatte, begann er ein hohes Spiel und nahm ihnen ihr ganzes Telegraphensystem weg. Durch jede Art List und Spekulation an der Geldbörse drückte er den Preis der Western-Union-Aktien und kaufte

allmählich eine Menge davon. Zu Vanderbilts vollständiger Überraschung und äußerstem Ärger erschien Gould im Jahre 1881 nicht nur als Herrscher über die Western Union, sondern auch über die Amerikanische Union-Telegraphengesellschaft, die er erst kurz vorher an Vanderbilt verkauft hatte.

Die Geldaristokratie und Gould

Nachdem Gould die Western-Union-Telegraphengesellschaft in seine Gewalt bekommen hatte, vermehrte er sogleich ihre Aktien und setzte diese Tätigkeit beständig fort. Siegreich, überladen mit Beute und Macht, brauchte Gould nicht um die Unterstützung alles dessen zu werben, was in der Geldaristokratie für solide und achtungswert angesehen wurde. Sie kannte ihn als großen Dieb, und er kannte ihren Wert, ungeachtet des äußern Scheins, den sie um sich gewoben hatte. Der Instinkt von Art für Art ist unfehlbar, und dieser Instinkt wird in der Geldwelt noch durch jenes sich immer gleichbleibende Prinzip der Handlungsweise verstärkt, wonach die Geldjäger sich um denjenigen scharen, der die größte Geschicklichkeit zeigt, sich mit der Beute auf und davon zu machen. Den Besiegten wird man schnell untreu, den Siegreichen strömt man zu. Geldkönige gleicher Art wie John Jacob Astor, J. Pierpont Morgan, Collis P. Huntington und andere befanden sich in der edlen Schar, die Goulds Direktorium zusammensetzte; bemerkenswerte Kerle, von denen viele oder alle eine Laufbahn eingeschlagen hatten, die der Goulds mehr oder weniger gleich war; sie bildeten eine verderbte Bruderschaft, die vollständig und aufs beste imstande war, sich zu verstehen.

Alle waren schlaue, alte Praktiker; Gould konnte sie nicht leicht übervorteilen; waren auch nicht alle so scharfsinnig wie Sage, so waren doch die meisten von ihnen in jeder vom Rechten abweichenden Taktik und List des finanziellen und industriellen Kampfes sehr geschult. Ihre Sicherheit lag in ihrem Mangel an Vertrauen; gerade die Kehrseite der von ihnen gepredigten Tugenden wurde durch die Erfordernisse ihres Kampfes entwickelt. Aber wenn ein leichtgläubiger Mann wie Cyrus W. Field, der Begründer

des unterseeischen Kabels, mit seinem vertrauensvollen Glauben an Goulds Freundschaft daherkam, dann waren Beraubung und Sturz leicht auszuführen. Field war einfältig genug, an Gould zu glauben; erst nachdem Gould ihm seinen Reichtum erbarmungslos ausgepreßt und ihm als Bankrotteur den Laufpaß gegeben hatte, fing Field — zu spät — an, zu begreifen, daß es in dem Taumel des Konkurrenzkampfes keinen Platz für Freundschaft gibt. Field hatte jedoch wenig Grund, über sein Unglück zu klagen; der Reichtum, den Gould ihm entrissen hatte, war das Erzeugnis einer Folge von Betrügereien, an deren Resultaten er sehr gern teilgenommen hatte.

Gould streicht Hochbahnen ein

Diese Plünderung Fields geschah bei Goulds Gaunerspiel mit den Aktien der Hochbahn in der Stadt New York. Gould hatte gar keinen Anteil an dem Bau dieses Hochbahnnetzes. Die Privilegien zum Bau und Betrieb dieser Bahn waren durch Bestechung erlangt worden. Nachdem andere Kapitalisten die Bestechungen besorgt und gezeigt hatten, wie einträglich diese Hochbahnen sind, streckten Gould und Sage die Hände nach ihrem Besitz aus.

Es wurde vor dem Hepburn-Untersuchungsausschuß im Jahre 1879 ziemlich klar festgestellt, daß ungefähr 650 000 Dollar an Bestechungsgeldern ausgegeben worden waren, um das Privilegium für eine dieser Hochbahnen, die Gilbert-Bahn, später Metropolitan-Bahn genannt, zu erlangen. Im Verhör sagte Jose F. Navarro, einer der Beamten der Gesellschaft, aus, daß bis zu der Zeit, in welcher der Bau dieser Bahn begann, 650 000 Dollar ausgegeben worden seien. Auf die Frage, ob sie in New York oder in Albany (dem Sitz der regierenden Körperschaften) ausgegeben worden seien, antwortete er, das wisse er nicht. Es ging aus den Fragen und Antworten ganz klar hervor, daß diese 650 000 Dollar als Bestechungsfonds benutzt worden waren[1]). Wahrscheinlich war eine ziemlich gleichhohe Summe verwendet worden,

[1]) Railroad Investigation of the State of New York 1879, 5, 43. Diese Privilegien stammen aus der Zeit der Tweed-Herrschaft. Als das Privilegium für die Bleeker-

um das Privilegium für die andere, die New York-Hochbahn, zu erlangen.

Der alte im Eisenbahnbau so gebräuchliche Kunstgriff, eine Baugesellschaft zu organisieren, wurde auch beim Bau der Hochbahnen angewandt. Eine Gesellschaft unter dem Namen New Yorker Leih- und Betriebsgesellschaft wurde gegründet, um die Bauarbeit auszuführen. Dieselben Männer waren die Direktoren sowohl der Baugesellschaft wie der Hochbahngesellschaften und schlossen betrügerische Kontrakte mit sich selbst ab[1]). Kapitalisten und „Philanthropen" wie George M. Pullman[2]), John P. Kennedy und andere hatten bei diesem betrügerischen Verfahren großen Gewinn, sie heimsten gleichzeitig auch sonst durch manches andere Verfahren derselben Art Reichtum ein.

Nachdem die ersten beiden Hochbahnen gebaut waren, wurde ein neues Plünderungssystem entworfen und ausgeführt. Eine „Manhattan" genannte Gesellschaft wurde mit einem Kapital von 2 Millionen Dollar konzessioniert, offenbar, um Hochbahnen zu bauen. Aber sie baute nicht einen einzigen Fuß; dieselbe Clique, die über die New Yorker Leih- und Betriebsgesellschaft herrschte, trat als Herrscherin über die Manhattan auf und verpachtete die beiden vorhandenen Bahnen an die Manhattan. Diese Pacht kostete sie in der Tat wenig Geld bar; sie erhöhten das Aktienkapital der Manhattan in unrechtmäßiger Weise von 2 auf 13 Millionen Dollar und verteilten den Betrag als

---

Street und Fulton Ferry-Linie in der Stadt New York erlangt wurde, wurden 434 000 Dollar in Obligationen gratis verteilt. (The History of Public Franchises in New York City, S. 121.) [1]) Ebenda, 12.

[2]) Über Pullman sind einige Tatsachen im ersten Bande dieses Werkes vorgebracht worden. Ein weiteres Beispiel seiner Methoden und Ansichten zu ungefähr derselben Zeit dürfte lehrreich sein. Nachdem Jacob Sharp im Jahre 1884 das Magistratskollegium der Stadt New York durch bare Zahlung von 500 000 Dollar verleitet hatte, ihm das Privilegium für die Broadway-Linie zu erteilen, gaben die Besitzer des Privilegiums 952 000 Dollar in Aktien und 2 500 000 Dollar in Obligationen für den Bau einer Linie aus, die nur drei Meilen lang war und tatsächlich nur 160 000 Dollar kostete. Die Ausgabe dieser Obligationen war ungesetzlich und unehrlich. Pullman wußte davon und auch von der Bestechung. Für Wagen, die er geliefert hatte, erhielt er 150 000 Dollar von diesen Obligationen, den Dollar zu 50 Cent gerechnet. — Report of, and testimony before, the New York Senate Investigating Committee, „Senate Committee Broadway Railway, 1886", 181.

Beute[1]). Durch Aktienspekulationen zermalmten dann Gould und Sage die meisten kleinen Aktionäre und verschafften sich die Herrschaft. Sie gingen dann dazu über, die Aktien noch weiter nominell zu erhöhen, das ganze System zu konsolidieren und die mächtigeren Aktionäre zu verdrängen.

Field wird hinausgeworfen

Einige der gewichtigen Aktionäre, wie z. B. Field, steckten mit Gould und Sage unter einer Decke, andere aber bekämpften erbittert die verschiedenen betrügerischen Maßregeln und Hilfsmittel, die Gould und Sage in Bewegung setzten. Das Resultat des daraus hervorgehenden Rechtsstreites war vorauszusehen. Gould erschien selten vor Gericht, ohne daß er den Richter in der Tasche hatte. Das richterliche Werkzeug war zu dieser Zeit Westbrook vom obersten Gerichtshof in New York; als Gould seine Diebskarriere angefangen hatte, war Westbrook sein erster Rechtsanwalt gewesen. Jetzt, als Richter, erließ Westbrook Befehle und Vorschriften, die Gould und Sage bei ihren betrügerischen Taten den Rücken deckten. Seine Willfährigkeit war allgemein bekannt; einmal hielt er eine Gerichtssitzung in Goulds Privatzimmer im Büro der Western Union Telegraphengesellschaft ab und erließ von dort eine Verordnung[2]).

Nachdem Gould und Sage unbeschränkte Herren der Hochbahnsysteme von New York geworden waren, hatten sie Field nicht mehr nötig. Bei erster Gelegenheit wurde die Effektenbörse beeinflußt, Field aufzugeben, und er wurde hinausgeworfen, um kümmerlich dahinzuleben und als ruinierter Mann zu sterben.

---

[1]) Railroad Investigation of the State of New York, 1879, 5, 6 und 7.

[2]) Das Repräsentantenhaus von New York beschuldigte später den Richter Westbrook, gesetzwidrige Handlungen im Amt begangen zu haben; aber vom Senat, als untersuchender Körperschaft, gelang es ihm, ein freisprechendes Urteil zu erhalten.

Viertes Kapitel

DER GEGENWÄRTIGE STAND DES GOULDSCHEN VERMÖGENS

Was war nun das konkrete Ergebnis, was war die großartige Höhe, die Gould nach fünfzehnjähriger Räuberei erreicht hatte? Er selbst zeigte es auf anschauliche Weise, als er am 13. März 1882 Sage und seine andern Gesellschafter zusammenrief und ihnen einen mit Wertpapieren vollgestopften Kasten vorwies. Es waren in Wallstreet ihn herabsetzende Gerüchte ausgestreut worden, ein Fallen der Kurse habe ihn vor kurzem schwer getroffen, und um diese Behauptungen Lügen zu strafen, rief er Zeugen herbei, um durch eindrucksvolle Beweise darzutun, daß sein Reichtum und seine Macht unversehrt seien. Er legte 23 Millionen Dollar Western-Union-Aktien, 12 Millionen Dollar Missouri-Pacific-Aktien und 19 Millionen Dollar anderer Aktien vor. „Es gibt außer Vanderbilt keinen Mann in Amerika," bemerkte Sage, „der eine solche Schaustellung von Aktien veranstalten könnte." Aber die Wertpapiere, die Gould so aufdeckte, bildeten nur einen Teil seines Reichtums; vieles andere war nicht darin enthalten. Zwei Jahre später veranstaltete er in prahlerischer Weise eine zweite noch größere Schaustellung.

Diese Haufen von Aktien und Obligationen waren die rechtskräftigen Beweise von der weitreichenden Macht dieses einen Mannes. Durch ihren Besitz stand ihm nicht nur die Verfügung über die von zahlreichen Gesellschaften herbeiströmenden großen Einkünfte zu, sondern auch die unbeschränkte Macht über eine ungeheuer große Schar von Lohnarbeitern. Jeder Dollar seines Vermögens war durch Hinterlist, Bestechung, Betrug und Diebstahl erlangt worden; doch nun stand er da als einer der herrschenden Magnaten des Landes, als der Eigentümer verzweigter Besitzungen, als der Herr über das Schicksal von Zehntausenden von Arbeitern. Hinter ihm als unüberwindlicher Schutz stand das Gesetz und sicherte ihm den Besitz des durch Diebstahl Erreichten.

Im Jahre 1881 waren er und seine Clique mit Beute überladen; das Volk war, durch seine Armut auf der einen und den Anblick des riesenhaften Reichtums der Kapitalisten auf der anderen Seite, aufgestachelt, außerordentlich unruhig geworden. Gould strebte vorwärts, als ob ein öffentlicher Protest nichts bedeute. Er fügte, wie wir gesehen haben, dem Kapital der Hochbahnen der Stadt New York 13 Millionen Dollar Verwässerungsaktien hinzu und zwang gleichzeitig die Angestellten und Bahnwärter dieser Linien, sich neuen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu unterwerfen. Sie hatten sich beklagt, daß sie 12—15 Stunden täglich für den armseligen Lohn von 2 Dollar und 1,75 Dollar den Tag arbeiten mußten. Gould hörte ihre Klagen an und tröstete sie mit der Anordnung, daß ihre tägliche Arbeitszeit auf zwölf Stunden herabgesetzt werden solle. Aber ihre Visionen eines kümmerlichen Triumphes schwanden dahin, als sie erfuhren, daß er auch ihren Lohn gekürzt habe.

Zur selben Zeit, als er die Eisenbahnen im Westen plünderte, setzte er die Löhne der Leute an der Missouri Pacific herab und trat den Arbeiterorganisationen entgegen; dadurch veranlaßte er in den Jahren 1885 und 1886 große Streike, durch die indessen seine Eisenbahnarbeiter so gut wie nichts gewannen. Höchst typisch für die Kriecherei vieler Zeitungen und Politiker war die Schmähung und Verleumdung, mit denen die jene Streike leitenden Arbeiterführer überhäuft wurden. Die Diener der öffentlichen Presse und die Gefolgschaft der politischen Führer verbanden sich zu bösartiger Verfolgung; Martin Irons, der den Missouri-Pacific-Streik leitete, wurde verleumdet, gehetzt und auf die schwarze Liste gesetzt. Es war jammervoll, zu sehen, wie dieser Mann, einer der Reinsten, Besten und Aufopferndsten, in späteren Jahren gezwungen war, sich durch den Verkauf von Erdnüssen einen unsicheren Lebensunterhalt zu erwerben; und jetzt ruht er in einem unbekannten Grabe, ganz vergessen, während die sterblichen Reste Goulds, eines der Meisterdiebe der Zeit, in einem geräumigen Mausoleum ruhen, und die Kinder Goulds zu der Familienoligarchie gehören, die die Vereinigten Staaten beherrscht.

Mit fünfundvierzig Jahren besaß Gould mehr als 100 Millionen Dollar. Er war vor der Zeit alt geworden; sein Bart war mit Grau gemischt, sein Haar dünn, und sein gebräuntes, galliges, finsteres Gesicht war von harten tiefen Linien durchfurcht. Seine Gestalt war zusammengeschrumpft, so daß er noch unbedeutender aussah als je zuvor. Aber wenn er reiste, konnte niemand die Zeichen fürstlicher Macht mißverstehen. Von einem Ende des Landes bis zum anderen fuhr er in einem schön eingerichteten, palastartigen Eisenbahnwagen, der mit allem zu jener Zeit erdachten Komfort und Luxus ausgestattet war — mit einem Aussichtszimmer, einem Wohnzimmer, einer Speisehalle, Schlafzimmern, einer Küche und Räumen für die Gepäckträger. Seine Jacht, Atalanta, war wirklich prächtig. Seine Lebensweise war so, wie sie sich für einen vollendeten Magnaten geziemte. In Irvington am Hudson lebte er zurückgezogen in einem großen, kostbaren, von 500 Morgen umgebenen Herrenhause. Mit diesem verbunden war eins der schönsten Gewächshäuser der Welt. Seine Stadtwohnung in New York war ein massives, düsteres Haus aus dunkelbraunem Sandstein an der nordöstlichen Ecke der 5. Avenue und 47. Straße, recht im Mittelpunkte des aristokratischen Viertels.

Er besaß jedoch noch manche andere gewaltige Macht, die nicht in äußerem Pomp zutage trat. Jahrelang besaß er eine Zeitung, die New Yorker „World"; es war merkwürdig, zu sehen, wie einer der größten Räuber, der so manches Mal nur mit genauer Not dem Gefängnis entgangen war, das Publikum in bezug auf seine Pflicht und Moral in politischer und anderer Hinsicht unterwies. Aber die bekannte Tatsache, daß die Zeitung Gould gehörte, trug auch dazu bei, den Wert ihrer Äußerungen herabzusetzen und ihre Verbreitung zu beschränken[1]).

Viel erfolgreicher und hinterlistiger beeinflußte er die

[1]) Aber als Gould die „World" an Joseph Pulitzer verkauft hatte, wurde diese Zeitung eine der bittersten Anklägerinnen Goulds, wahrscheinlich mit der Absicht, sich vor der öffentlichen Meinung soviel wie möglich von der Tatsache loszulösen, daß sie früher Gould gehört hatte.

öffentliche Meinung durch die Beherrschung der Western-Union-Telegraphengesellschaft und mittels dieser des Presseverbandes, der ersten Agentur zur Verbreitung von Neuigkeiten in den Vereinigten Staaten. Entstellte, irreleitende oder falsche Nachrichtentelegramme wurden hergestellt oder künstlich gefärbt und der öffentlichen Presse geliefert. Diese verschafften Gould nicht nur vortreffliche geheime Hilfsmittel, um die Bewegung des Geldmarktes zu beeinflussen, sondern wurden auch bei jeder Gelegenheit zugunsten der Kapitalisten und gegen Arbeiter- und radikale Bewegungen benutzt. Das Publikum wurde mit gröblich gefälschten Berichten über Streike und politische und Arbeiterbewegungen gefüttert; auf diese zurechtgemachten Nachrichten stützten die Besitzer der Zeitungen, die selbst Kapitalisten oder dem Kapital in hohem Maße unterwürfig waren, feindselige, wenn nicht böswillige Leitartikel; und alles zusammen wurde benutzt, um die große Masse des Publikums von vornherein gegen jede Bewegung oder Gärung einzunehmen, die die unbeschränkte Herrschaft des Kapitals bedrohen konnte.

Jay Goulds Tod

Jay Gould wurde in seinen letzten Jahren teils von einem schweren Magenleiden, teils von Schlaflosigkeit gequält. Stundenlang pflegte er in den langen dunklen Nächten an dem Häuserblock, der seinem Hause in der Stadt New York gegenüberlag, auf und ab zu schreiten — ein kleiner, abgemagerter, verdrießlicher Mann, der sich vergebens bemühte, Körper und Geist bis zu einer den Schlaf erzwingenden Erschöpfung zu ermüden. Er starb am Morgen des 2. Dezembers 1892, und seine Leiche wurde auf dem Woodlawn-Friedhof in einem klassischen Mausoleum, das 110 000 Dollar gekostet hatte, bestattet. Viele Multimillionäre, deren Lebensweg und Stellung seinen eigenen glichen, und deren Laufbahnen zum Teil mit der seinen verknüpft waren, erschienen bei den Begräbniszeremonien. Russel Sage war da und J. Pierpont Morgan und Collis P. Huntington und eine Gruppe anderer — eine pompöse

Prozession von Geldfürsten mit passendem Gesichtsausdruck und in tadelloser Trauerkleidung, obgleich mit Ausnahme seiner eigenen Familie nicht eine Seele wirklich um Gould trauerte. Sein Testament enthüllte einen Besitz von nominell 77 Millionen Dollar, aber dieses war nur die öffentliche Seite des testamentarischen Schriftstücks; sein Besitz belief sich auf viel mehr. Die ganze Hinterlassenschaft sollte für seine sechs Kinder — vier Söhne und zwei Töchter — verwaltet werden; Gould hinterließ nicht wie die Astors und einige andere Magnaten die große Masse seines Vermögens seinem ältesten Sohne.

Jetzt, da Gould gestorben war, stießen viele Zeitungsbesitzer, die, solange er lebte, vor ihm gedienert oder furchtsam geschwiegen hatten, wie Gassenkehrer ihre Schmähungen hervor und zählten seine hassenswerten Taten auf.

Die Unrichtigkeit ihrer Darstellungen bestand nicht in der Übertreibung seiner Lasterhaftigkeit — das wäre nicht möglich gewesen — sondern darin, daß sie ihn als einen außergewöhnlichen Betrüger herausgriffen und von dem System loslösten, das ihn hervorgebracht hatte und das allein verantwortlich gemacht werden konnte.

Gould ging dahin als der gehaßteste Mann der Vereinigten Staaten. Sozialer Ehrgeiz hatte ihn niemals berührt, aber in seinen Kindern entwickelte sich das Streben nach Anerkennung. Zuerst kam es bei jedem Schritt zu einem Hervorbrechen der alten Schmähung, daß ihres Vaters Vermögen durch Raub und Vernichtung gewonnen sei. Aber alle Begründer von Reichtümern waren ohne eine einzige Ausnahme von derselben Art; alle hatten überlistet, gelogen, getäuscht, bestochen, betrogen und gestohlen.

Jedoch die Goulds mit Hunderten von Millionen Dollar zu ihrer Verfügung waren imstande, alle sozialen Hindernisse zu überwinden. Wenn jemand genug Geld hat, dann braucht man ihm eine auserwählte gesellschaftliche Stellung nicht erst zu bewilligen, er kann sie im Sturme nehmen. Einer der leichtesten Wege besteht darin, sich den Eintritt in die Gesellschaftsklasse des europäischen Erbadels zu erkaufen, da dieser in der heutigen praktischen Zeit mit der Verhökerung von Namen für Bargeld einen lebhaften Handel

betreibt. Demgemäß wurde im Jahre 1895 Anna Gould, eine von Jays Töchtern, in die Gräfin Castellane verwandelt, und der Graf erhielt die Gelegenheit, viele der Gouldschen Millionen für sich in Anspruch zu nehmen. Während der folgenden elf Jahre machte er einen fröhlichen Gebrauch davon, streute mit verschwenderischer Freigebigkeit Millionen aus und trieb phantastische Possen, bis eine Ehescheidung ihnen ein grausames Ende bereitete. Aber Mme Gould stieg auf den Seiten des Gothaer Kalenders noch höher auf. Der Nachfolger des Grafen ist der Herzog von Sagan, ein bemerkenswerter Sproß seines Hauses, der seine wichtige Rolle spielt, indem er zeigt, wie der feudale Adel, oft der gestohlenen Besitzungen zu Hause durch Revolutionen und Verschwendung beraubt, sich bequem schadlos halten kann, indem er sich mit gestohlenen Gütern aus neueren Ländern verbindet.

Der Kampf um die weitere Existenz

Würden wir zu großen Nachdruck auf die Bestrebungen und Taten der Familie Gould in gesellschaftlicher Hinsicht legen, so würden wir den riesenhaften Industriekampf in den Schatten stellen, in den sie verwickelt wurden. Nach Jay Goulds Tode nahmen der Reichtum und die Besitzungen der Familie bedeutend zu, und ihre Eroberungen wurden weiter ausgedehnt.

Aber dieser Fortschritt wurde nicht ungehindert gestattet. Die allerletzten Jahre leiteten, worauf wir schon hingewiesen haben, einen furchtbaren Kampf um die ausschließliche Beherrschung der Hilfsquellen der Nation ein. Wenn wir fünfzig Jahre zurückblicken, so sehen wir eine große Anzahl kleiner wichtigtuender Fabrikherren, von denen jeder seine eigne kleine Eisenbahn oder Fabrik betrieb. Dann tritt eine Veränderung ein; große, energische Kapitalisten entwickeln sich, die mit den kleinen Herren Krieg führen, sie mit guten oder schlechten Mitteln vernichten, ihre Besitzungen an sich reißen und zu großen Systemen vereinen. Die kleinen Eisenbahnbesitzer verschwinden, und an ihre Stelle treten herrschsüchtige Magnaten wie die

Vanderbilts, die Goulds, Huntington, Morgan, Hill und ähnliche. Vor zehn Jahren waren alle diese Männer Magnaten mit ungeheurer Macht, jeder an der Spitze irgendeines großen Systems und despotisch auf einem besonderen Gebiete herrschend.

In dem industriellen Entwicklungsprozeß ist jetzt ein neues Stadium im Werden, das den Niedergang der Oberherren des Gould-Typus ankündigt und den nahenden Höhepunkt kapitalistischer Einrichtungen voraussagt. Wie mächtig auch diese Magnaten gewesen sind, sie werden allmählich und unerbittlich von einer noch gewaltigeren Macht, der mächtigsten von allen, niedergeworfen. Das Ziel dieser alles durchdringenden Macht ist industrieller Absolutismus; und in der Verfolgung dieses unvermeidlichen Endzweckes zermalmt diese Macht jeden Widerstand, ebenso wie die Goulds, die Vanderbilts und andere ehemals kleinere Magnaten ihn zermalmt haben. Nicht länger sind die Goulds imstande, ihre Macht weit auszudehnen; die kritische Periode ist eingetreten, in der sie um das, was sie besitzen, schwer zu kämpfen haben.

Die aufsteigende Autokratie

Diese höchste Macht, die nach jeder Form der Produktion und der Verteilung der Produkte die Hand ausstreckt, ist die Standard Oil-Company, an deren Spitze die Rockefellers stehen.

Vor fünfunddreißig Jahren erhielt sie durch Erlangung geheimer Eisenbahntarife und andere Formen der Unterdrückung ein Monopol für Ölprodukte. Zuerst trat sie in verbindlicher Form an die Eisenbahnmagnaten heran, als Bittende, die eine Gunst nachsucht. Bald darauf ließ sie, aus Politik, diese Magnaten an ihrem Gewinn teilnehmen. Dann fing sie an, sich ihren Weg in das Besitzrecht von Eisenbahnen zu erkaufen. Ihre Einkünfte sind so fabelhaft groß, daß sie unter dem dauernden und unvermeidlichen Zwange steht, ihren ungeheuer großen und noch immer größer werdenden Überschuß neu anzulegen. Diesen Überschuß hat sie dazu verwandt, Aktien von Eisenbahnen, Ban-

ken, Bergwerken, gemeinnützigen Einrichtungen und Industrien und Wertpapieren aller Art aufzukaufen. Infolge dieser feststehenden unveränderlichen Politik nahm ihre Macht eine solche Ausdehnung an, daß ihre Mitglieder anfingen, sich als Direktoren in die verschiedensten Gesellschaften einzudrängen. Eine Zeitlang führten sie dann die Politik durch, mit den großen Magnaten auf jedem Gebiete „eine Gemeinschaft der Interessen" zu haben; mit ihnen in der Entscheidung über industrielle Angelegenheiten zusammenzuarbeiten. Aber während der ganzen Zeit kaufte die Gesellschaft in allmählichem Vordringen immer mehr Aktien aller Art an, so daß sie jetzt so weit gekommen ist, daß sie durch Leiter wie den verstorbenen Harriman allmählich die Vanderbilts, die Goulds und andere Magnaten, die noch vor zehn Jahren ersten Ranges waren, in eine untergeordnete Stellung drängt und sich hinter unumschränkter Machtvollkommenheit verschanzt. Mehrere Eisenbahnen, die lange Zeit von den Goulds beherrscht wurden, sind in beträchtlicher Ausdehnung Anhängsel der Standard Oil-Gesellschaft geworden.

Industriekämpfe, wie der zwischen George Gould und der Pennsylvania-Eisenbahn im Jahre 1902, werden sich so bald nicht wieder ereignen. Dieser Kampf war durch Goulds Plan, die Wabash-Eisenbahn bis an die Küste des Atlantischen Meeres auszudehnen, entstanden. Die Pennsylvania-Eisenbahn erhob sofort Widerspruch gegen einen Konkurrenten auf ihrem reichen Nutzen bringenden Gebiet. Der daraus hervorgehende Streit wurde in gesetzgebenden Körperschaften, in Gemeinderäten, Gerichtshöfen, im Kongreß und durch wirksame physische Kraft ausgefochten. So vollständig haben die Pennsylvania-Eisenbahnmagnaten jenen Staat fünfzig Jahre lang beherrscht, daß auf Goulds Seite sehr viel Tollkühnheit nötig war, um mit ihnen einen Krieg anzufangen[1]).

[1]) Als Beispiel, wie die große politische Macht der Pennsylvania-Eisenbahn benutzt wurde, ist der folgende Bericht bezeichnend. Er zeigt, wie Cassatt, der Präsident jener Eisenbahn, und einige andere Industriemagnaten und politische Größen beschlossen, daß Philander Knox (im Jahre 1910 Staatssekretär der Vereinigten Staaten) zum Senator der Vereinigten Staaten gewählt werden solle. Knox war lange Zeit Gesellschaftsanwalt. Der Gouverneur von Pennsylvania erhielt

Eines der bemerkenswertesten Beispiele, wie weit die Pennsylvania-Eisenbahn-Magnaten in ihrer Herrschaft gingen, bildet das Tumult-Entschädigungs-Gesetz, dessen Durchbringung sie bei den gesetzgebenden Körperschaften jenes Staates im Jahre 1879 versuchten. Es ist nützlich, etwas von den Umständen, unter denen dieses Gesetz entstand, kurz mitzuteilen, da dadurch eine gute Vorstellung von den Methoden A. J. Cassatts erweckt wird, der lange Präsident der Pennsylvania-Eisenbahn war. Cassatt war es, den George Gould im Jahre 1902 zu bekämpfen hatte. Die Methoden, die Cassatt im Jahre 1879 anwandte, waren dieselben, die er immer anwandte. Jay Gould besaß bei all seiner Gewissenlosigkeit niemals die Dreistigkeit, etwas zu tun, das an Ungeheuerlichkeit dem Tumult-Entschädigungs-Gesetz Cassatts nahekam. Trotzdem wurden, als Cassatt kürzlich starb, überall Lobpreisungen in überreicher Zahl veröffentlicht; er starb umgeben von Zeichen höchster Ehrbarkeit.

Selbst zugefügter Brandschaden und ein Raub von 4 Millionen Dollar

Wir haben in einem früheren Kapitel gesehen, wie die Beamten der Pennsylvania-Eisenbahn während des großen Streiks von 1877 ihre Angestellten beauftragten, eine Anzahl wertloser Frachtwagen in Pittsburg in Brand zu stecken,

---

den Befehl, die Wahl dieser Gruppe politischer Diktatoren zu bestätigen, und tat es. Dieser Bericht wurde in „Collier's Weekly" in der Ausgabe vom 8. Juni 1907 als Leitartikel veröffentlicht und erschien in derselben Zeitschrift am 27. November 1909 noch einmal. Seine Richtigkeit wurde nicht bestritten, es wurde nichts in Abrede gestellt, auch keine Klagen auf Verleumdung eingebracht. Der Bericht lautete:

„Mr. Knox' politische Karriere wurde in den Hauptbüros der Pennsylvania-Eisenbahn in Philadelphia in Szene gesetzt. Dort trafen sich, um für den kürzlich verstorbenen Quay einen Nachfolger zu ernennen, Senator Penrose, Henry C. Frick, 'Iz'Durham, der damals auf der Höhe seiner Macht stehende Herr von Philadelphia, und der ehemalige Präsident Cassatt. Zwischen den Politikern und den beiden Geschäftsleuten wurde ein Modus arrangiert. Knox sollte Senator sein ... Dann begab sich die Gesellschaft zum Mittagessen in das Haus des Präsidenten Cassatt. Hierzu war Gouverneur Pennypacker eingeladen, dem die Kandidaturbestimmung zukam. Während die übrigen mit den Walnüssen beschäftigt waren, erhob sich Penrose und forderte den Gouverneur auf, in den Hinterhof zu kommen, um den Mond zu sehen. ‚Es ist Knox,' sagte Penrose zu dem Gouverneur. Und Knox war es ... Dieser Geschichte wird noch ein untergeordnetes Interesse durch die Tatsache hinzugefügt, daß Präsident Cassatt Demokrat war."

um die Streikbewegungen als aufrührerisch hinstellen zu können und so einen Vorwand für die Herbeirufung von Militär zu haben.

Auf dasselbe Verbrechen der Brandstiftung gründeten zwei Jahre später diese Magnaten einen Versuch, das Volk mit einem Griff um 4 Millionen Dollar zu berauben. In der ganzen Geschichte der amerikanischen Industrie ist nie zuvor ein so eingestandenermaßen kühner Plan versucht worden. Als im Jahre 1879 bei den gesetzgebenden Körperschaften von Pennsylvania eine Gesetzesvorlage eingebracht wurde, die Eisenbahn bis zur Höhe von 4 Millionen Dollar für den Verlust von Eigentum zu entschädigen, wurde die Nachricht mit allgemeinem Erstaunen aufgenommen. Cassatt betrieb die Vorlage, und sie würde zum Gesetz geworden sein, hätten sich nicht einige der Gesetzgeber über die Unverschämtheit des Planes empört. Einige brandmarkten ihn als einen ungeheuren Betrug; einer besonders, der Repräsentant Wolfe, erhob die Anklage, daß Bestechung angewandt worden sei, und verlangte eine Untersuchung. Darauf wurde am 9. April 1879 eine Untersuchungskommission eingesetzt.

Der Bericht dieser Kommission stellt ausdrücklich fest, daß drei Mitglieder der gesetzgebenden Körperschaften sich der Bestechung schuldig gemacht hätten. Nach dem Beweismaterial war es klar, daß Cassatt und Quay — der letztere ein bestechlicher Politiker an der Spitze der republikanischen Parteiorganisation von Pennsylvania — sich verbündet hatten, um die Vorlage durchzupeitschen; daß viele Mitglieder entweder mit Geld oder mit Versprechungen, gewisse ihrer Vorlagen durchzubringen, bestochen worden waren; daß unter den Mitgliedern bestochene Gruppen zur Durchbringung wichtiger Vorlagen bestanden, und daß viele einflußreiche Redakteure im ganzen Staat bezahlt worden waren, um das Durchgehen der Gesetzesvorlage zu befürworten[1]).

---

[1]) Petroff, Kembel, Salter, Rumberger und Crawford, alle Gesetzgeber oder Lobbyisten, wurden im Jahre 1880 der Bestechung überführt und je zu einem Jahr Gefängnis verurteilt. Bei der Verurteilung bemerkte Richter Pearson, daß in

Das war die Art, wie Cassatt, das Haupt der Streitkräfte, mit denen George Gould zu kämpfen hatte, vorging. Vor allem anderen suchte Gould in Pittsburg mit seinem erstaunlich hohen jährlichen Güterverkehr von 75 Millionen Tonnen einzudringen. Die Regierung der Stadt wurde von der Pennsylvania-Eisenbahn geführt. Aber was machte das? Wenn Geld eine Clique von Beamten einsetzen und arbeiten lassen konnte, dann konnte Geld auch eine andere Clique einsetzen. So schloß George Gould und mit Recht. Die Regierung von Pittsburg wurde jetzt der Kampfpreis. Gould sorgte in geschickter Weise dafür, daß der in Frage stehende Zugang der Wabash-Eisenbahn durch die städtischen Wahlen des Jahres 1902 entschieden werden sollte.

Mit Hilfe seiner Millionen, so sagte man, wurde eine „Reformbewegung" hervorgebracht und zu kräftigem Wachstum aufgeblasen. Gould setzte seine Sache durch; ein seinen Plänen günstig gesinnter Gemeinderat wurde gewählt[1]). Zur selben Zeit ließ Gould im Kongreß ein Gesetz durchbringen, das ihm die Überbrückung des Monongahela-Flusses gestattete. Man hat berechnet, daß ihn das Eindringen in Pittsburg 12 Millionen Dollar gekostet hat, aber der urkundliche Beweis dafür fehlt. Nachdem er 35 Millionen Dollar ausgegeben hatte, führte er seine Wabash-Pläne durch.

Nun begann der Kampf der rohen Gewalt. Aus Rache für Goulds Sieg ließen die Magnaten der Pennsylvania-Eisen-

---

den gesetzgebenden Körperschaften von Pennsylvania Bestechung seit Jahren ein alltägliches Vorkommnis sei. Aber obwohl die Bestechung bei dem Versuch, das Gesetz durchzubringen, aufgedeckt wurde, erlangte die Eisenbahn von Pennsylvania schließlich doch, wie vorher erwähnt, aus der Staatskasse annähernd 22 Millionen Dollar an „Entschädigungen".

[1]) Diese „Reform" wurde als eine Bewegung angekündigt, die Pittsburg neu beleben würde. Die durch Bestechung öffentlicher Körperschaften aus Geschäftsinteressen hervorgebrachte zunehmende Korruption war kürzlich aufgedeckt worden. Der Überführung eines von denen, die am meisten bestochen worden waren, folgte ein Geständnis und im März 1910 die Geständnisse vieler anderer Mitglieder des Pittsburger Gemeinderates. Diese Geständnisse enthüllten ein ausgedehntes Bestechungssystem durch Stahlmagnaten, Banken und aus anderen Geschäftsinteressen. Gegenwärtig (April 1910) sind 41 Stadtverordnete im Anklagezustande und mehr als zwanzig andere haben ein Geständnis abgelegt.

bahn alle Telegraphenstangen seiner Western Union Telegraphen-Gesellschaft an der Strecke jener Bahn niederschlagen. Hätten die Telegraphenarbeiter einen Streik angefangen, dann hätte sich das Geschrei erhoben, daß sie auf gefährliche Weise eine wichtige öffentliche Einrichtung zerstört hätten, aber eine von Magnaten ausgeübte Gewalttat galt als heiliges Eigentumsrecht, und kein Einspruch von Regierungsbeamten wurde laut.

In einem Werke, das während der Abfassung dieses Buches (1910) in Lieferungen veröffentlicht wurde und Richter Ben B. Lindsey, einen Mann von hohem Gemeinsinn, zum Verfasser hat, der mit den Angelegenheiten von Colorado sehr genau vertraut ist, enthüllt Richter Lindsey im einzelnen etwas von der großen Korruption in jenem Staate. Er erzählt, wie beinahe alle Beamten und Richter Werkzeuge der Gesellschaften sind; was für eine ungeheuer große Zahl betrügerischer Stimmen bei den Wahlen gezählt werden; und wie die Gesellschaften in vielen Fällen die Wahl oder Ernennung gerade derjenigen Richter diktiert haben, deren Entscheidungen für die Arbeiterklassen so drückend gewesen sind. Im besondern erzählt er ausführlich, wie im Jahre 1905 Gouverneur Peabody in betrügerischer Weise für gewählt erklärt wurde, und wie Peabody mit der Besetzung von Richterstellen im obersten Gerichtshof durch gewisse, von den Gesellschaften bezeichnete Männer Handel getrieben habe.

Lindsey fährt fort: „Erscheint dies unglaublich? Dann lese man die Berichte des obersten Gerichtshofes von Colorado, Bd. 35, S. 325 und das weitere. Man wird dort die Anklage finden, daß die Colorado- und Southern-Eisenbahngesellschaft, die Denver- und Rio Grande-Eisenbahngesellschaft und die Staatsbehörden von Denver mit Gouverr eur Peabody ein Abkommen getroffen hatten, wonach diese Korporationen in die Lage versetzt werden sollten, die für den obersten Gerichtshof zu ernennenden Richter zu bestimmen. Man wird die Anklage finden, daß Luther M. Goddard von den Straßenbahn- und ähnlichen Konzessions-Gesellschaften als passender Richter bestimmt wurde, daß aber die beiden Eisenbahngesellschaften Einspruch gegen ihn erhoben, da er

„zu eng mit den Interessen der Denver City-Straßenbahngesellschaft und der Denver Union-Wassergesellschaft verbunden sei". „Als letztes Hilfsmittel," fährt der Bericht fort, „wurde der Agent und Vertreter der besagten Colorado- und Southern-Eisenbahngesellschaft aufgefordert — und er folgte der Aufforderung —, sich am Sonntag, dem achten Tage des Januar, nach Mitternacht, also am Montag, dem neunten Tage des Januar, ungefähr um ein Uhr morgens in einem Wagen nach der Wohnung des besagten Luther M. Goddard zu begeben, ihn aus dem Bett zu holen und dann und dort mit dem besagten Goddard eine Unterredung zu haben, wonach die besagten Eisenbahngesellschaften durch ihre Agenten den Widerspruch gegen seine Bestätigung zurückzogen, und nun verkündeten sie an dem besagten Morgen ungefähr um 3 Uhr den übrigen Korporationen durch ihre Agenten und Vertreter, daß ihr Widerspruch zurückgezogen sei, und nachdem die Zurückziehung des Widerspruches verkündet worden war, bestätigte der Senat des 15. Repräsentantenhauses beinahe unmittelbar nach seinem Zusammentreten am Montag, dem neunten Tage des Januar, morgens die Ernennung des besagten Goddard.

„Das diese Anklagen enthaltende Schriftstück ist unterzeichnet von Henry M. Teller, Ex-Kabinettmitglied und Senator der Vereinigten Staaten, und vom Ex-Gouverneur Thomas als Anwalt für Senator T. M. Patterson, der in seiner Zeitung The Rocky Mountain News die Anklagen erhoben hatte. Diese Herren erboten sich, die Anklagepunkte vor Gericht zu beweisen, aber der Gerichtshof wies das Anerbieten in einer höchst erstaunlichen Entscheidung zurück; er war der Ansicht, daß, wie wahr auch solche Beschuldigungen sein mochten, es eine „Verachtung des Gerichtshofes" sei, sie vorzubringen, und verurteilte den Senator Patterson zu einer Geldstrafe von 1000 Dollar!" . . .[1])

Also scheint es, wenn Anklagen wie diese wahr sind, daß

[1]) „The Beast and the Jungle," Everybody's Magazine, Februar-Ausgabe 1910, 241—242. Moody's „Truth about the Trusts," herausgegeben im Jahre 1904, beschreibt die Denver- und Rio Grande-Eisenbahn als ein ausgesprochenes Gould-System (S. 435).

die jetzt lebenden Goulds die Methoden ihres Vaters fortsetzen. Es läßt sich auch wohl annehmen, daß diese öffentlichen Enthüllungen nur Andeutungen von ausgedehnten heimlichen Anschlägen und Unternehmungen sind, von denen viele niemals öffentlich enthüllt wurden.

Wenn die Familie Gould nun auch, wie die Verhältnisse liegen, langsam zu einer entsagenden Stellung in der Rangordnung des Reichtums hinabsinkt im Vergleich mit dem Vermögen und der Macht eines Rockefellers, so ist sie trotz alledem noch ungeheuer reich. Vor vierzig Jahren tat Jay Gould alles, was er konnte, um dem Gefängnis zu entgehen; heute leben seine Kinder und Großkinder in schimmernden Palästen.

Georgian Court in Lakewood, New Jersey, einer der Wohnplätze George Goulds, ist sinnbildlich für ihren Glanz. Das Hauptgebäude, im georgianischen Stil erbaut, ist 200 Fuß lang und 50 breit. Die große Haupteintrittshalle ist 30 Fuß breit und 50 lang; an einem Ende befindet sich ein von Marmorsäulen getragenes massives elliptisches Treppenhaus aus Marmor und Bronze und am anderen Ende ein prächtiger Marmorkamin. An drei Seiten der Halle befindet sich eine 16 Fuß hohe und 80 Fuß lange Wandmalerei — eine Darstellung der „Canterbury Pilger" nach Chaucer. Hundertundfünfzig Gehänge aus geschliffenem Glas strahlen prismatische Farben von dem Kronleuchter herab. Das Mobiliar dieser Halle im Stile Ludwigs XIV. glänzt von Vergoldung und ist mit dunkelrotem Samt bezogen. Dieser Palast enthält dreißig Zimmer für George Goulds Familie und ihre Gäste. Selbst das Bettgestell, in welchem George Gould schläft, kostet 25 000 Dollar. Und rund herum um dieses graue und weiße Herrenhaus aus Ziegelmauern, bedeckt mit grauem Stuck, befinden sich feenhafte, italienische, tiefliegende Gärten voll Statuen und prächtigen Springbrunnen. Verbunden mit dem Schloß ist ein mit einem Kostenaufwand von 250 000 Dollar erbauter Hof mit einer mit Lohe gefüllten Reitbahn, einer Turnhalle, mit Kegelbahnen und Ruhezimmern, mit einem bedeckten Schießstand, einem großen Schwimmbad und türkischen und russischen Bädern.

Und dieses ist nur einer der vielen Paläste der Mitglieder der Familie Gould.

Fünftes Kapitel

DAS VERMÖGEN VON BLAIR UND GARRETT

Von John J. Blair hört man jetzt wenig, doch als er im Jahre 1899 im Alter von 97 Jahren starb, hinterließ er ein großes persönliches Vermögen, das man verschieden — zwischen 60 und 90 Millionen Dollar — schätzte; sein zum größten Teil auf seinen Sohn De Witt C. Blair übergegangener Reichtum bildete eines der großen Vermögen in den Vereinigten Staaten. Hier war nach den Lieferanten für die öffentliche Meinung einmal ein ehrlicher Mann; hier war unbestreitbar ein Kapitalist von „ungewöhnlichem kaufmännischem Instinkt," dessen Vermögen aus reinem, gesetzlichem und rechtschaffenem Tun hervorgegangen war. „Länger als ein halbes Jahrhundert," sagte der Leitartikel einer Zeitung[1]) bei seinem Tode, „ist er einer der führenden Kaufleute des Landes gewesen und länger als ein Vierteljahrhundert einer der reichsten Männer der Welt, da sein Vermögen auf 50 bis 100 Millionen Dollar geschätzt wird, von denen jeder Pfennig ihm durch rechtliche Kanäle zufloß und auf dem Wege zu ihm sowohl, wie später in seinen Händen, neuen Reichtum schuf." Dies war keine vereinzelt dastehende Lobpreisung; überall in den Spalten der Presse ertönte dieser Sang, ohne irgendeinem Widerspruch oder einer Einwendung zu begegnen.

Eine Nachforschung über Blairs Laufbahn

Auf allen diesen ermüdenden Seiten haben wir weit und breit mit äußerster Sorgfalt nach einem Vermögen gesucht, das durch ehrliche Mittel erworben ist. Auch sind die Methoden nicht an dem Kodex einer höheren Ethik

[1]) New York „Tribune", 27. August 1899.

gemessen und geprüft worden, sondern nur an den Gesetzen, die zu der betreffenden Zeit bestanden. Niemals hat die Entdeckung eines „ehrlich erworbenen Vermögens“ unser entschlossenes Bemühen belohnt. Oft glaubten wir ein Beispiel angetroffen zu haben, erlebten aber nur schmerzliche Enttäuschung. Durch alle Vermögen, große wie kleine, zieht sich derselbe Faden von Betrug und Diebstahl; der kleine Handelsmann mit seinen irrigen Angaben und Schwindeleien unterscheidet sich nur dem Grade nach von den großen Betrügern. Sind wir endlich bei Blair auf ein durch gar keinen Makel beflecktes Vermögen gestoßen? Können wir jetzt ausrufen: Heureka! So möchte man glauben, wenn man landläufige Urteile als Tatsachen hinnehmen könnte. Aber da wir nun einmal hartnäckig eine nachforschende, wo nicht eigensinnig skeptische Sinnesart entfaltet haben, wollen wir ihr auch durch die Untersuchung der Laufbahn dieses Musterbildes kaufmännischer Tugend voll Genüge tun.

Nun trifft es sich, daß Blair, wenn er auch in seinem kindischen Alter, als er sich in dem ihm beigelegten Ruhme eines wunderbaren Geschäftsmannes und Philanthropen sonnte, sehr zurückgezogen und abgeschlossen lebte, doch auf die kaufmännischen Ereignisse vor fünfzig und sechzig Jahren einen großen, widerhallenden Eindruck hinterlassen hat Die noch vorhandenen, in Dunkelheit begrabenen Berichte kommen von ihren vergessenen Regalen herab und machen die Märchen der heutigen Lobredner zuschanden. Er war ein Zeitgenosse von Kommodore Vanderbilt, vom ersten John Jacob Astor und von Russel Sage; und er war ein ebenso vortrefflicher Geschäftsmann wie nur irgendeiner von ihnen; d. h. seine Methoden waren verhältnismäßig dieselben wie die ihrigen.

Er wurde im Jahre 1802 in der Nähe von Belvidere, New Jersey, geboren; seine Eltern waren Farmersleute; und seine Biographen erzählen mit einem wohlgefälligen Schmunzeln der Anerkennung, daß er seiner Mutter, als er noch sehr jung war, ankündigte: „Ich könnte mich auf das Studium legen, ich beabsichtige aber, reich zu werden.“ Wie Sage fing er als Kommis in einem ländlichen Laden an

und entwickelte sich dann zum Besitzer eines allgemeinen Warenhauses in dem jetzigen Blairstown, New Jersey. Jahre vergingen, und er hatte Glück, wie seine Lobredner erzählen; er eröffnete dann eine Anzahl von Zweiggeschäften. Aber dieser Teil seiner Laufbahn verbirgt sich in reiner Tradition; von seinen Methoden zu dieser Zeit ist nichts Authentisches bekannt.

Blair als Erbauer von Eisenbahnen

Blair trat dann als Besitzer einer Eisengießerei in Oxford Furnace, New Jersey, auf, und von diesem Punkte seiner Laufbahn an sind bestimmte Tatsachen in amtlichen Berichten gesammelt. „Die Notwendigkeit, das Metall an die Meeresküste zu befördern," sagt ein Biograph, „führte Mr. Blair und andere dazu, die Lackawanna Kohlen- und Eisen-Gesellschaft zu organisieren, aus der sich das große Delaware-, Lackawanna- und Western-Eisenbahnsystem entwickelt hat." Mit diesem alles umfassenden Satze erledigt der Biograph leichten Sinnes diesen Teil des Gegenstandes. Aber es sind gewichtige Gründe vorhanden, weshalb wir mit einer kurzen, jedoch ausreichenden Erklärung dabei verweilen müssen, denn in diesem Unternehmen erwarb Blair seine ersten Millionen; hier war es, wo er die ersten glänzenden Beweise seines „ungewöhnlichen kaufmännischen Instinktes" gab.

Wäre es zwischen ihm und seinen Genossen in diesem Eisenbahngeschäft nicht zu einem bittern Streit gekommen, so würde die Wahrheit unerreichbar sein. Wie die Sache liegt, begingen diese Männer das ungeheuer große Versehen, ihrem Streit durch Veröffentlichung Dauer zu verleihen; ein unverzeihlicher Fehler, wenn es sich darum handelt, die gute Meinung der Nachwelt aufrechtzuerhalten. Dieser Streit entstand aus einer sehr gemeinen Sache, nämlich aus der Verteilung des Raubes; es war ein erbitterter, unwürdiger Zank, wie aus den gegenseitigen, bissigen Verunglimpfungen, die von den Streitenden selbst in die Berichte gebracht wurden, nur allzu klar hervorgeht. Aus diesen Berichten ergibt sich, daß Blair in der Tat das Ge-

schäft in dem gewohnten Stile betrieben hat; er verkaufte die Erzeugnisse seiner Fabrik zu enorm hohen Preisen an eine Eisenbahngesellschaft, deren Direktor er selbst war, und baute persönlich Zweigbahnen, die er mit enormem Gewinn der Gesellschaft unterschob.

Die Delaware-, Lackawanna- und Western-Eisenbahn, jetzt eine der allerreichsten des Landes, wurde im Jahre 1850 durch die Zusammenfassung einer Anzahl kleiner einzelner Bahnen gebildet. Um Privilegien und besondere Rechte und Unterstützungen zu erlangen, nahm man zu dem gewöhnlichen Bestechungsverfahren seine Zuflucht, und mit unfehlbarem Erfolge. Die an der Spitze stehenden Männer verstanden ihre unehrenhafte Arbeit sehr gut; es waren dieselben reichen Kaufleute, die in manche andere Betrügerei verwickelt waren. Einigen von ihnen sind wir in diesen Kapiteln schon früher begegnet — George D. Phelps, John J. Phelps, William E. Dodge, Moses Taylor und anderen. Mit John J. Blair zusammen bildeten diese Männer das Direktorium der Delaware-, Lackawanna- und Western-Eisenbahngesellschaft.

Eine der besonderen Bahnen, die in diese Eisenbahn aufgenommen wurden, war die Warren-Linie, die durch New Jersey und Pennsylvania führt. Der Bau dieser Bahn war, soweit es sich aus den gerichtlichen Protokollen feststellen läßt, von einigen sehr merkwürdigen Umständen begleitet. Zwei Gruppen von Kapitalisten konkurrierten um ein Privilegium, ihre Eisenbahnen durch die Berge nach der Delaware-Schlucht ausbauen zu dürfen; die eine war die Morris- und Essex-Eisenbahngesellschaft, die andere die Warren-Eisenbahngesellschaft, an deren Spitze Blair und Dodge standen. Beide Gesellschaften erhielten im Jahre 1851, kurze Zeit hintereinander, von den gesetzgebenden Körperschaften von New Jersey ihre Patente. In jenen Jahren wurde in aufeinanderfolgenden Sessionen der gesetzgebenden Körperschaften von New Jersey ein Skandal nach dem anderen enthüllt; es war kein Geheimnis, daß die Eisenbahnmagnaten nicht nur die gesetzgebenden Körperschaften und die Ratsversammlungen der Städte bestachen und verführten, sondern auch regelmäßig auf echt geschäftsmäßige

Art die staatlichen Wahlen verfälschten. Im Jahre 1851 z. B. waren die einzigen Kandidaten für den Posten des Senators der Vereinigten Staaten, über die von den gesetzgebenden Körperschaften abgestimmt wurde, rivalisierende Eisenbahnnabobs, dieselben Männer, die notorisch jahrelang bestochen und gefälscht hatten.

Welcher der beiden Gruppen würde es gelingen, ihre Eisenbahnerweiterung zuerst auszuführen? Die gesetzgebenden Körperschaften hatten beide mit Privilegien für dieselbe Route ausgestattet; in dieser Beziehung standen sie gleich. Aber Blair und Dodge überlisteten die Morris- und Essex-Eisenbahngesellschaft vollständig und behaupteten, ältere Rechte für ihre Linien zu haben. Die Morris- und Essex-Eisenbahngesellschaft klagte auf Betrug, ging in größter Eile vor Gericht, um einen Einspruch zu erhalten, und erhielt ihn auch vorübergehend. Der Fall kam im Jahre 1854 zu endgültiger richterlicher Entscheidung vor das Kanzleigericht von New Jersey. Die Morris- und Essex-Gruppe behauptete, das Recht des Bahnbaus durch die Van Neß-Schlucht gekauft zu haben, und beschuldigte Blair, von diesem Gebiet widerrechtlich Besitz ergriffen zu haben, „um die Klagenden auf betrügerische Weise an der Verlängerung der Strecke zu verhindern"; sie behaupteten ferner, daß die von Blair und Dodge veranstaltete Landvermessung betrügerisch sei und daß noch andere Betrügereien vorlägen. In seiner Erwiderung leugnete Blair im allgemeinen, obgleich er zugab, daß die Morris- und Essex-Eisenbahngesellschaft das Land gekauft und Dokumente darüber erhalten habe; er behauptete aber, daß dies geschehen sei, nachdem das Gebiet bereits der Warren-Eisenbahngesellschaft zugewiesen worden war. Jede Partei beschuldigte die andere des Betruges; zweifellos waren die Behauptungen beider richtig. Richter Green entschied zu Blairs Gunsten und hob den gerichtlichen Einspruch auf[1]). Später wurde die Warren-Eisenbahn mit großem Gewinn

[1]) New Jersey Equity Reports, 9, 635—649.

Der Haupteigentümer der Morris- und Essex-Eisenbahn war Edward A. Stevens, der viele Jahre lang von einer konkurrierenden Bahn, der New Jersey-Transportgesellschaft, Geld erpreßte, und, als diese Gesellschaft sich schließlich weigerte,

an die Delaware-, Lackawanna- und Western-Eisenbahn verkauft.

Anklagen auf Diebstahl und Mißbrauch amtlicher Stellung

Zuerst müssen die Beziehungen zwischen Blair, den Phelpses und Dodge von jener brüderlichen Eintracht gewesen sein, die einer zufriedenstellenden Verteilung guter Dinge entspringt. Vor 1856 wehte aus den Jahresberichten des Verwaltungsrates der Delaware-, Lackawanna- und Western-Eisenbahngesellschaft ein Hauch herrlichster, niemals durch die geringste Uneinigkeit getrübter Harmonie. Phelps hatte als Präsident der Gesellschaft Blair zum Landagenten für die Warren-Abteilung der Eisenbahn ernannt. Augenscheinlich durchdrang ein freudiges, behagliches Gefühl der Genugtuung, daß die Dinge so schön vorwärtsgingen, diese wackere Gruppe von Ehrenmännern.

Plötzlich änderte sich die Beschaffenheit ihrer privaten und öffentlichen Mitteilungen. Gepfefferte Erklärungen, die häufig ganze Seiten füllten und mit Beschuldigungen und Gegenbeschuldigungen angefüllt waren, wurden veröffentlicht, und es entspann sich ein bissiger Streit über die Diebstahlsfrage, besonders in Verbindung mit der Warren-Eisenbahn. Am 9. September 1856 verzichtete Phelps auf das Präsidentenamt und beschuldigte damit tatsächlich andere Direktoren, bei der Erwerbung von Land, Hilfsgeldern und Zweigbahnen ein ausgedehntes System von Diebereien betrieben zu haben.

Legte Phelps sein Amt nieder, um einen Protest zu erheben? Wahrscheinlich war die Situation tatsächlich so, daß der interne Kampf der Schwierigkeit entsprang, die Beute richtig zu verteilen, und daß sich die Anti-Phelps-Partei als die stärkere erwiesen hatte. Phelps setzte seine Angelegenheit in privaten Erklärungen, die im Anschluß an die Jahresberichte veröffentlicht wurden, auseinander. Er rühmte sich, daß, als die Privilegien der Delaware-,

weiterhin den Räubersold zu zahlen, die gesetzgebenden Körperschaften von New Jersey, wie die Klage lautete, durch Bestechung dahin brachte, Vergeltungsmaßregeln zu beschließen. —

Lackawanna- und Western-Eisenbahn wegen Nichterfüllung verwirkt waren, er es gewesen sei, der am 2. April 1855 eine Vorlage durchgebracht habe, die „alle Privilegien wiederherstellte und weitere wichtige Rechte gewährte". Er klagte über die übertriebenen Ausgaben der Direktoren und hob ausdrücklich hervor, daß, als er gewünscht hatte, einen Rechnungsrevisor zu erhalten, Blair und die anderen Direktoren sich geweigert hätten, einen zu ernennen. In bezug auf den Diebstahlsprozeß schrieb Phelps, „einer unserer Leiter (Blair) ist ein Direktor und großer Aktionär in der Lackawanna-Eisen- und Kohlengesellschaft; er besitzt den achten Teil der Lehigh- und Tobyanna-Landgesellschaft; er hat weitgehendes Interesse an dem Grundbesitz längs der Bahnlinie und ist Präsident der Warren-Eisenbahn, deren wichtigster Unternehmer sein Sohn ist. Ein anderer Sohn ist Direktor und sehr großer Mitbesitzer der Lackawanna-Eisen- und Kohlengesellschaft"[1]) usw. In einem anderen privaten, vom 17. Januar 1857 datierten Rundschreiben bezeichnete Phelps Blair als „einen der Teilhaber, auf die er besonders Bezug genommen habe" und als „meinen Maßregeln systematisch sich entgegenstellend".

Die abgerissenen Einblicke, die wir aus diesen Berichten gewinnen, bilden zweifellos nur einen Hinweis auf die vielseitigen sorgfältig ersonnenen Diebstähle, die von Blair nach jeder zugänglichen Richtung ausgeführt wurden[2]).

Blairs Eisenbahnen im Westen

Blairs Beute bei diesen Unternehmungen scheint sehr groß gewesen zu sein. Sein Verfahren war so erfolgreich,

[1]) „Private Erklärung an die Aktionäre der Delaware-, Lackawanna- und Western Eisenbahngesellschaft, 1856", 6.

[2]) So sehr nachgiebig das Gesetz auch war, wenn kapitalistische Interessen in Frage kamen, so hat es doch nachdrücklich erklärt, daß es als grundlegendes Prinzip anerkenne, es sei gegen die Staatspolitik, Kontrakte über den Bau einer Eisenbahn mit einem Direktor oder Beamten der Gesellschaft zuzulassen. „Alle solche Kontrakte," sagt Elliott, „erscheinen sehr verdächtig und sind nach den klarsten Prinzipien der Staatspolitik, wenigstens dann, wenn der gute Glaube fehlt, aufhebbar oder, nach einigen Autoritäten, nichtig." (Siehe Elliott on Railroads, 2, 839—840.) Dies klingt in der Theorie ganz schön, aber in der Praxis haben die Gerichtshöfe immer wieder Gründe gefunden, diese Betrügereien zu sanktionieren.

daß er den Bau von Eisenbahnen als regelmäßige Beschäftigung aufnahm; und wie Sage verband er die politische Berufstätigkeit mit dem Geschäft. Die günstigste Gelegenheit für ihn kam, als die Privilegien, Subsidien und Landbewilligungen für die Union-Pacific- und andere Eisenbahnen durch Bestechungen im Kongreß durchgebracht wurden.

„In den ersten Tagen der Besiedlung des weiten Westens", schrieb einer seiner Reklamemacher, „fand Mr. Blair reichliche Gelegenheit zur Ausübung seiner ungewöhnlichen Urteilskraft und unermüdlichen Energie, und sein Name war, sei es als Erbauer oder als Direktor, mit nicht weniger als fünfundzwanzig verschiedenen Eisenbahnlinien verbunden." Was für eine symmetrisch gebaute und ansprechende Beschreibung! Alles, was fehlt, um sie vollständig zu machen, sind einige unbedeutende Details, die jetzt hier nachgetragen werden sollen.

Als einer der zuerst gewählten Direktoren der Union-Pacific-Eisenbahn nahm Blair an ihren beständigen ungeheuerlichen Betrügereien teil. Aber es war in Iowa, wo er die meisten seiner vielen Millionen raubte — in Iowa mit seinem schönen uralten Ackerboden, der zu dem reichsten in den Vereinigten Staaten gehörte[1]). Nicht weniger als 50 Millionen Dollar Subsidien in der einen oder der anderen Form wurden von den Eisenbahngesellschaften in Iowa erlangt; ihre Landbewilligungen beliefen sich fast auf 5 Millionen Morgen. Im Entwerfen der Eisenbahnen in jenem Staat war Blair die einflußreichste — mit Ausnahme von Sage beinahe die einzige — Persönlichkeit; er schien alles

[1]) „Die ersten Landbewilligungen des Kongresses," schrieb Gouverneur J. G. Newbold von Iowa in seinem Jahresbericht von 1878, „wurden den Gesellschaften bedingungslos zugesprochen, obgleich das Kongreßgesetz beabsichtigte, daß der Verkauf des Landes für den Staat eine Einnahme sein und der Ertrag dem Bau der Eisenbahnen zugewendet werden sollte; die Gesellschaften durften die Ländereien ohne Rücksicht auf ihre Bahnlinie wählen; und sie durften die Zeit bis zur Vollendung ihrer Arbeit im wesentlichen selbst bestimmen; obgleich ein Hauptzweck der Landbewilligungen darin bestand, diese Fertigstellung zu einem früheren Termin sicherzustellen.

Stadtgebiete, größere und kleinere Städte durften zur Unterstützung des Bahnbaues den Besitz innerhalb ihrer Grenzen besteuern, und das so erlangte Geld wurde den Baugesellschaften unbeschränkt zugewiesen, während viel von dem Besitz dieser Gesellschaften sich tatsächlich der städtischen Besteuerung entzieht." — Iowa Documents, 1878, Reports of State Officers, 27.

zu leiten; und er gestattete sicherlich keinem anderen, etwas einzustecken, was er selbst beiseite bringen konnte.

Die Betrügereien bei der Sioux City- und Pacific-Eisenbahn

Zu einem Komplex seiner Eisenbahnen gehörte die Sioux City- und Pacific — eine Bahn von einem sehr ehrgeizigen Namen, aber von bescheidener Länge. Ihre Privilegien, Subsidien und Landbewilligungen wurden von Blair genau zu derselben günstigen Zeit erlangt, als die Maßnahmen für die Union Pacific mit Hilfe von Bestechung durchgebracht wurden.

Ob Blair jedoch bei der Bestechung des Kongresses Geld benutzte, läßt sich aus den amtlichen Berichten nicht nachweisen. Aber wenn er es nicht tat, dann wandte er jedenfalls eine noch schlauere und wirksamere Art der Verführung an. Die Untersuchungen des Kongresses zeigen, daß sein System darin bestand, Kongreßmitglieder durch Geschenke von Aktien seiner Gesellschaften zu betören[1]); diese ehrenwerten Mitglieder versicherten natürlich hoch und teuer, daß sie dafür bezahlt hätten, aber niemand glaubt ihren Ausflüchten. Poors Eisenbahnhandbuch für 1872—73 zeigt außerdem, daß zu den Direktoren und Aktionären von Blairs Eisenbahnen gerade einige derjenigen Kongreßmitglieder — sowohl des Repräsentantenhauses wie des Senates — gehörten, die für die Privilegien, Subsidien und

[1]) Siehe Credit Mobilier Reports. Diese sind voll von Zeugenaussagen, die diese Art des Aufkaufes von Kongreßmitgliedern bestätigen. Seine Hauptmitschuldigen bei dieser Arbeit im Kongreß waren William B. Allison und Oakes Ames. Als Repräsentant und späterer Senator der Vereinigten Staaten für Iowa war Allison lange Zeit ein mächtiger republikanischer Politiker. Die Tatsache, daß sowohl Allison wie Ames zu derselben Zeit, als sie Kongreßmitglieder waren, Beamte der Sioux City- und Pacific-Eisenbahn waren, war wohl bekannt, ehe das Gesetz von 1868 durchging. Am 15. Dezember 1867 wurde dem Finanzminister der Vereinigten Staaten Hugh McCulloch von Blair bestätigt, daß folgende Beamte der Gesellschaft am 7. August 1867 gewählt worden seien: John F. Blair, Präsident; William B. Allison, Vizepräsident; John M. S. Williams aus Boston, Schatzmeister, usw. Der an jenem Tage zur Leitung gewählte Ausschuß setzte sich aus Blair, Ames, Charles A. Lambard, D. C. Blair und William B. Allison zusammen. — Siehe Ex. Documents, Nr. 181—252, Second Session, Fortieth Congress, 1867—1868, Doc. Nr. 203.

Landbewilligungen für diese Eisenbahnen gesprochen und gestimmt hatten.

Für die Sioux City- und Pacific-Eisenbahn sicherte sich Blair eine Landbewilligung von 100 Sektionen Staatsland und für jede Meile Eisenbahn 160 000 Dollar Staatsobligationen. Was geschah nun? Der zweite Akt bestand in der Organisation einer Baugesellschaft, die genau nach denselben Grundsätzen gebildet wurde wie die Credit Mobilier-Gesellschaft. Als Haupt dieser Gesellschaft erpreßte Blair große Summen zum Bau der Eisenbahn. In den Prärien von Iowa, wo beinahe gar keine Planierung notwendig war, machte der Eisenbahnbau verhältnismäßig geringe Kosten. Aussagen von Sachverständigen von der Pacific-Eisenbahnkommission berechneten im Jahre 1887, daß die Eisenbahn für 2 600 000 Dollar hätte gebaut werden können, und es wurde noch hinzugefügt (und was für einen Kommentar bildet dies für die Geschäftsnormen der Zeit!), daß, wenn „ehrlich verfahren" worden wäre, die Gesamtkosten 1 Million Dollar nicht hätten übersteigen dürfen.

Ein kleiner Diebstahl von 4 Millionen Dollar

Was forderte Blairs Gesellschaft (die hauptsächlich aus ihm und seinen Söhnen bestand)? Sie sprach sich 49 865 Dollar für die Meile oder eine Gesamtsumme von mehr als 5 Millionen Dollar zu. Nachdem dann Blair die Eisenbahn bis zum Bankrott hatte bluten lassen, bereicherte er sich weiter, indem er sie an die Chicago- und Nordwest-Eisenbahn verkaufte. Wenn noch irgend jemand daran zweifeln kann, daß diese hervorragenden Kapitalisten es mit kalter Überlegung darauf anlegten, die Regierung zu betrügen, so muß dieser Zweifel durchaus durch die Erwägung folgender Tatsache zerstreut werden: „Als die Verhandlungen über die Übertragung des Betriebsmaterials der Sioux City- und Pacific-Eisenbahngesellschaft an die Chicago und Nordwest schwebten," so lautet der Bericht der Pacific-Eisenbahn-Kommission, „machte Blair den in den Protokollen aufgezeichneten Vorschlag, daß die Chicago und

Nordwest sich verpflichten müsse, jede Verbindlichkeit der Gesellschaft, mit Ausnahme derjenigen gegenüber der Regierung der Vereinigten Staaten, zu honorieren[1])". Das war eine erfrischend aufrichtige Art, Betrügereien im voraus zu arrangieren. Und in der Tat wurde im Jahre 1900 die Regierung schließlich um viele der von ihr geleisteten Vorschüsse betrogen. Durch ein dann von den Lobbyisten im Kongreß durchgebrachtes Gesetz wurde die Gesellschaft in Wirklichkeit davon befreit, mehr als ein Zehntel der Summe, die sie der Regierung noch schuldete, zurückzuzahlen[2]).

Noch eine geplünderte Eisenbahn

Aber Blairs Betrügereien beim Beginn und Bau der Sioux City und Pacific- und einiger anderer Eisenbahnen wurden — wenigstens dem Grade nach — von denen übertroffen, die er bei einem anderen seiner Eisenbahnprojekte in Iowa — der Dubuque und Sioux City-Linie — beging. Das Privilegium und die Landbewilligungen für diese Eisenbahn und auch für die Iowa Falls- und Sioux City-Eisenbahn wurden durch ein Gesetz erteilt, das im Kongreß am 15. Mai 1856 durchging. Wir haben gesehen, welche skrupellose Bestechung im Jahre 1856 und in den folgenden Jahren im Kongreß betrieben wurde; wie die Landbewilligung für die Des Moines Schiffs- und Eisenbahngesellschaft durch Bestechung erlangt worden, und wie nach Kommissionsberichten bestechliche Verbindungen im Kongreß vorhanden waren. Es liegt kein ausdrücklicher amtlicher Nachweis vor, daß das Privilegium und die Landbewilligungen der Dubuque- und Sioux City-Eisenbahngesellschaft und diejenigen der Iowa Falls und Sioux City durch Bestechung erlangt worden sind, aber wenn man nach den Begleitumständen beim Durchbringen anderer Gesetze zur selben

[1]) Pacific Railroad Commission, 1, 193.

[2]) Allison, der als ein hervorragendes Mitglied des Hauses vor beinahe vierzig Jahren in Blairs Bestechungen verwickelt gewesen war, war jetzt einer der Führer in dem Senat der Vereinigten Staaten. Dies war der Mann, den die Zeitungen nach seinem Tode als einen „großen, erfinderischen Staatsmann" priesen.

Zeit urteilt, so ist die Wahrscheinlichkeit sehr groß, daß es der Fall war. Durch das Gesetz von 1856 erhielten diese beiden Gesellschaften die Bewilligung von ungefähr 1 200 000 Morgen Staatsland in Iowa[1]). Trotz dieses reichlichen Geschenkes machten die Begründer der Gesellschaften geringe oder gar keine Versuche, die ganze Eisenbahn zu bauen; sie beschäftigten sich beinahe ausschließlich mit Aktienspekulationen und mit dem Geschäft, das Land an Ansiedler vorteilhaft zu verkaufen. Der Kongreß wurde unter dem Druck der öffentlichen Meinung gezwungen, einen großen Teil des ihnen bewilligten Landes für verfallen zu erklären.

Bestechung des Kongresses

Blair erkannte, was für glänzende Gelegenheiten durch die Verfallserklärung verloren gegangen waren. Aber der Schaden konnte wieder gut gemacht werden. Wenn eine Gruppe von Kapitalisten so dumm war, nicht zu wissen, wie eine Wiederherstellung der Landbewilligung herbeigeführt werden konnte — er wußte es. So trat er vor, nahm die Gesellschaften in eigenen Besitz und wandte sich an den Kongreß und an die gesetzgebenden Körperschaften von Iowa zur Wiedererlangung der Rechte und Bewilligungen, die man den Gesellschaften entzogen hatte.

Es gelang ihm; sowohl der Kongreß wie die gesetzgebenden Körperschaften von Iowa erließen im Jahre 1868 Gesetze, die die Rechte und die Landbewilligung wiederherstellten. Wie kam es, daß er bei seinem Plan auf keine Hindernisse stieß? Warum waren diese gesetzgebenden Körperschaften so willfährig? Natürlich konnten sie geltend machen, daß sie einfach aus Rücksicht auf Eingaben der

[1]) Das Gesetz vom 15. Mai 1856 überließ im ganzen 1 233 481,70 Morgen der Dubuque- und Sioux City-Eisenbahngesellschaft und der Iowa Falls- und Sioux City-Eisenbahngesellschaft. Durch dasselbe Gesetz erhielt die Iowa Central Air-Linie und die Cedar Rapids- and Missouri River-Eisenbahngesellschaft eine Gesamtsumme von 783 096,53 Morgen, zu denen durch das Gesetz vom 2. Juni 1864 noch 347 317,64 Morgen hinzukamen. Dieselben Gesetze gaben auch der Chicago-, Rock Island- und Pacific-Eisenbahngesellschaft ausgedehnte Landbewilligungen.

Bürger von Iowa handelten; aber Denkschriften waren leicht zu durchschauende Dinge, deren Herstellung einfach war. Und die „Wilson-Kommission" (die Credit Mobilier-Untersuchungskommission) des Jahres 1872 konnte ihren weißwaschenden Bericht verfassen, daß „kein Beweis dafür gefunden werden konnte", daß im Kongreß oder in den gesetzgebenden Körperschaften von Iowa Geld für „unrechte Zwecke" ausgegeben worden sei. Aber die gerade vor dieser Kommission abgegebenen Zeugenaussagen widersprachen rundweg ihren Schlußfolgerungen. Es wurde enthüllt, daß eine ganze Reihe hervorragender Kongreßmitglieder plötzlich große Aktionäre der Dubuque- und Sioux City-Eisenbahn geworden waren[1]). Blair gründete, als er die Wiederherstellung der Landbewilligung erlangt hatte, eine Baugesellschaft unter der Bezeichnung Sioux City-Eisenbahn-Baugesellschaft und machte durch das bei der Bauarbeit übliche System wiederholter Betrügereien ungeheuer große „Profite", die an viele Millionen Dollar heranreichten. Einige der Eisenbahnen, die Blair ausraubte, gehören jetzt zu dem Illinois Zentral-System, dessen Machthaber Harriman wurde.

Man muß jedoch nicht denken, daß man immer direkt zur Bestechung seine Zuflucht nahm, um Subsidien, besondere Rechte und Steuerfreiheiten zu erlangen. In den ersten Stadien der Eisenbahngeschichte war direkte Bestechung das gewöhnliche Mittel: aber als die Zeit vorgeschritten war, wurde das Verteilen von Geld in direkter Form weniger häufig, und ein weniger rohes, schlaueres und heimtückischeres Bestechungssystem trat meistens an seine Stelle. Die Magnaten im Westen fingen an, dem Rate des Magnaten im Osten zu folgen, der erklärte, daß es leichter sei, eine gesetzgebende Körperschaft zu wählen als zu kaufen.

[1]) Siehe den Abschnitt der Credit Mobilier-Berichte mit der Überschrift: „Credit Mobilier und Dubuque und Sioux City", in welchem die Einzelheiten mitgeteilt sind.

Bestechung durch Geld und auf andere Weise

Das neuere System, wie es in Iowa und anderen Staaten durchgeführt wurde, ist im Jahre 1895 von William Larrabee, dem ehemaligen Gouverneur von Iowa, in gedrängter Form beschrieben worden: „Die Taktik der von den Gesellschaften zu politischer Bestechung eingesetzten Kommissionen besteht darin, die Schwächen und Bedürfnisse jedes Mannes, dessen Dienste sie wahrscheinlich brauchen werden, zu ermitteln und ihn, wenn seine Unterwerfung zu ihrem Siege erforderlich sein sollte, an seinem schwächsten Punkte anzugreifen. Männer mit politischem Ehrgeiz werden ermutigt, nach Beförderung zu streben, und der Hilfe der Gesellschaft zu deren Erreichung versichert. Anwälten ohne Praxis werden Aufträge für die Gesellschaft oder bezahlte Anwaltstellen versprochen. Leute in finanzieller Verlegenheit werden mit Darlehen versorgt. Eitlen Leuten wird geschmeichelt und Zeitungsberühmtheit verschafft. Andere erhalten Freikarten für Familienmitglieder und Freunde. Schiffsherren erhalten vorteilhaftere Tarife als ihre Konkurrenten. Die Absicht ist, daß jeder Gesetzgeber für seine Stimme und seinen Einfluß eine Entschädigung erhalten soll, die das Maximum des für ihn Wünschenswerten mit dem Minimum der Verletzung seiner Selbstachtung verbindet . . . Die Lobby, welche die Eisenbahngesellschaften bei Sitzungen der gesetzgebenden Körperschaften vertritt, ist gewöhnlich die größte, klügste und gewissenloseste von allen. In dringenden Fällen läßt man im letzten Moment einflußreiche Wähler unsicherer Mitglieder holen, damit sie sich mit ihren Vertretern besprechen und sie davon überzeugen, daß die Stimmung in ihren Wahlkreisen der von den Eisenbahnen vertretenen Maßregel günstig ist. Telegramme ergießen sich über die ahnungslosen Mitglieder. Petitionen zugunsten der vorgeschlagenen Maßregel werden unter den harmloseren Wählern derjenigen Mitglieder, die für die öffentliche Meinung empfindlich sind, eiligst in Umlauf gesetzt und ihnen dann als ein nicht mißzuverstehendes Merkmal des Volkswillens überreicht . . . Eine andere mächtige Unterstützung der Eisenbahn-Lobby besteht nicht

selten in einer Subvention der Presse und ihrer Korrespondenten."

Aber die Räuberei, die Blair mit Hilfe von Baugesellschaften bei seinen zahlreichen Eisenbahnprojekten betrieb, bildete nur einen Teil des Reichtums, den er an sich riß. Ein Achtel des ganzen Gebietes des sehr fruchtbaren Staates Iowa war den Eisenbahnen zugesprochen worden, von denen die meisten Blair gehörten. Es bildete eine beinahe ebenso große Fläche wie der Staat Massachusetts. Ansiedler waren gezwungen worden, übertrieben hohe Preise für Ackerland zu zahlen und waren sehr oft Hypothekenschuldner der Eisenbahngesellschaften. Eine ausführliche Beschreibung von Blairs Geschäftspraxis würde nur eine Wiederholung dessen sein, was in früheren Kapiteln von andern Magnaten gesagt worden ist.

Philanthropie und Taten einander gegenübergestellt

Obwohl in persönlichen Ausgaben von unverbesserlichem Geiz — so schäbig wie nur irgendeiner —, gab Blair doch gerade Geld genug für Stiftungen aus, um sich den Ruf eines außerordentlich frommen Philanthropen zu verschaffen. Er gründete im Westen hundert Kirchen; er errichtete mit einem Kostenaufwande von 150 000 Dollar eine presbyterianische Akademie und gab der presbyterianischen Kirche außerdem mehrere hunderttausend Dollar.

Was Blair und andere vor, während und nach dem Bürgerkriege im Norden und Westen taten, das taten John W. Garrett und Johns Hopkins in Maryland. Wenn Garrett auch jetzt kaum noch erwähnt wird, so wurde er doch zu seiner Zeit als „berühmter Eisenbahnkönig" gepriesen; und in diesem Falle ist es nicht so sehr der Mann selbst, noch sein Vermögen, was Interesse erregt, als vielmehr die Geschichte der Eisenbahnstrecke, die zum großen Teil ihm und Hopkins gehörte; diese Besitzung bildet heute eines der großen Verkehrsnetze des Landes.

Die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn auf öffentliche Kosten gebaut

Wie andere Eisenbahnen, so wurde auch die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn beinahe vollständig mit Hilfe eines Kapitals gebaut, das Staat, Kreise und Stadtbezirke hergaben. Im Jahre 1827 bewilligte der Staat Maryland eine Subskription von 500 000 Dollar als erste Unterstützung und die Stadt Baltimore dieselbe Summe. Am Anfang stellten die Unternehmer stolz in Abrede, daß sie die Absicht hätten, irgendwelche weitere öffentliche Unterstützung zu verlangen; die Bahn, sagten sie, würde mit privatem Kapital gebaut werden. Aber sieben Jahre später machten sie einen zweiten Angriff auf den Staatsschatz; der Staat Maryland wurde im Jahre 1835 veranlaßt, weitere 3 Millionen Dollar zu zeichnen, und die Stadt Baltimore im Jahre 1836 zur Zeichnung derselben Summe. Im Jahre 1838 erhielten die Unternehmer von der Stadt Wheeling 1 Million Dollar[1]). Eine Zeitlang waren sie vorsichtig genug, von weiteren Attacken auf den Staatsschatz abzusehen; als sie aber im Jahre 1850 den Gemeinderat von Baltimore um weitere 5 Millionen Dollar angingen und die Summe erhielten, wurde manchmal die Frage aufgeworfen, was aus den vielen von der Staatskasse beigesteuerten Millionen geworden sei. Ein großer Teil war augenscheinlich zum Bau der Bahn verwandt worden, aber es wurde doch offen die Ansicht ausgesprochen, daß die Direktoren sich durch die damals üblichen „Arbeitsmethoden", wie z. B. durch die von Blair in New Jersey, Pennsylvania und New York angewandten, bereichert hätten.

Jedesmal jedoch, wenn sich ein Widerspruch gegen neue Geldbewilligungen erhob und beunruhigende Fragen gestellt wurden, pflegten die Direktoren ihre glitzernden Argumente bereitzuhaben. „Seht, was für ein großes Werk wir ausgeführt haben! Ist es nicht ein Unternehmen von größter Wichtigkeit für das ganze Gemeinwesen, für den Farmer, den Handwerker, den Geschäftsmann? Jetzt, da wir auf dem besten Wege sind, es zu vollenden, sollen wir es aus

[1]) Laws, Ordinances and Documents Relating to the Baltimore and Ohio Railroad Company; 1840: 67, 108, 133f. etc.

Mangel an Kapital aufgeben müssen? Würde das nicht ein großes allgemeines Unglück sein?" Solche Gründe machten auf das Publikum Eindruck, und die durch Bestechung beeinflußten gesetzgebenden Körperschaften und Gemeinderäte konnten ihre Erklärungen immer damit begründen.

Garrett und Hopkins gelangen zur Herrschaft

Von der Clique ihrer Gründer ausgeraubt, geriet die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn in finanziellen Verfall. Trotz der großen Unterstützungen, die sie erhalten hatte, befand sie sich im Jahre 1856 in einem demoralisierten Zustande, und ihre Schatzkammer war leer. Garrett und Hopkins, die weitgehend an ihr beteiligt waren und wahrscheinlich Anteil an der Beute gehabt hatten (obgleich es keinen ausdrücklichen Beweis dafür gibt), kauften noch größere Mengen von Aktien, die damals billig zu haben waren, auf und rissen die Herrschaft an sich. Garrett, im Jahre 1820 in Baltimore geboren, war der Sohn eines reichen Schiffsherrn; Hopkins hatte sein Geld im Kolonialwarengeschäft erworben.

Garrett und Hopkins setzten nicht nur die schon lange herrschenden Betrügereien fort, sondern führten noch viele andere betrügerische und schlimme Taten aus. Hier ein Beispiel der kleineren Betrügereien: Die Millionen der für den Bau der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn vom Staate Maryland beigesteuerten Aktiensubskriptionen waren zum großen Teil in London unter englischen Kapitalisten flüssig gemacht worden. Die Zinsen sollten von Maryland an diese Finanzleute in Gold gezahlt werden. Bezahlte nun die Gesellschaft ihrerseits den Staat in dieser Münze? Durchaus nicht. Sie behauptete auf Grund verschiedener richterlicher Entscheidungen, daß es nicht erforderlich sei, Zinsen an den Staat anders als in beliebigem Umlaufsgeld zu zahlen. Unter den zerrütteten amerikanischen Währungsverhältnissen, beim Sinken der amerikanischen Valuta, bedeutete diese Art der Bezahlung einen dauernden Verlust für den Staat Maryland — einen Verlust, der sich im ganzen auf 400 000 Dollar belief; um diese Summe wurde der Staat von der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn betrogen.

Noch viel größer waren die Summen, um die der Staat Maryland durch die betrügerischen Machenschaften des sogenannten Washington-Zweiges der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn geprellt wurde. Als Gegenleistung für Freibriefe und Unterstützungen willigte die Gesellschaft ein, dem Staat ein Fünftel der Passagiereinkünfte zu zahlen. Nachdem die Zweigbahn zu erfolgreichem Betrieb gekommen war, wurden ihre Finanzen dauernd als so kümmerlich dargestellt, daß kein Geld zur Zahlung an den Staat vorhanden sei. Immer wieder wurden von anständigen Gesetzgebern Erkundigungen eingezogen, wo die großen Einkünfte geblieben seien. Niemals wurde eine befriedigende Antwort gegeben; der Staat wurde durchaus geprellt; und schließlich wurde durch Bestechung ein Gesetz durchgebracht, das tatsächlich alle Ansprüche des Staates preisgab.

Zerstörung der Konkurrenz durch den Kanal

Das Kampfobjekt Garretts und Hopkins bildete die Zerstörung des Chesapeake- und Ohio-Kanals als eines Konkurrenten. Hatte Kommodore Vanderbilt in New York gefunden, daß der Erie-Kanal seinen Eisenbahnlinien Konkurrenz machte, so kamen Garrett und Hopkins zu dem Schluß, daß sie ein Monopol für den Transport erst dann erlangen konnten, wenn der Chesapeake- und Ohio-Kanal als Mitbewerber vernichtet worden war. Die sich ihnen entgegenstellenden Hindernisse waren groß, denn der Staat Maryland hatte viele Millionen für den Bau des Kanals ausgegeben, und er gehörte ihm, und das Publikum wünschte auch nicht, daß er in seiner Nützlichkeit beeinträchtigt würde. Das traf besonders für den Kaufmannsstand zu, der einen Wettbewerb verlangte und daran festhielt, daß ein Monopol schädlich sein würde.

Im Jahre 1860 fingen Garrett und Hopkins an, die gesetzgebenden Körperschaften von Maryland zu bestechen, bis sie durch ein Gesetz nach dem anderen allmählich in den Stand kamen, dem Staate das Besitzrecht an dem Kanal zu entreißen. Aber sie verließen sich nicht allein auf die Bestechung der Gesetzgeber, wenn diese bereits im Amt waren.

Von Garrett und Hopkins mit Geld versehen, beschäftigten sich die politischen Führer von Maryland damit, Parteiversammlungen zustande zu bringen, Wähler skrupellos zu bestechen und Wahlurnen mit gefälschten Wahlzetteln zu füllen, um auf diese Weise die Wahl willfähriger Beamten sicherzustellen. Mit einem Male war der Kanal tatsächlich in ihren Händen, und Garrett und Hopkins machten seine Konkurrenz unwirksam.

Nachdem sie ein vollständiges Monopol erreicht hatten, forderten sie übertrieben hohe Frachtpreise und vermehrten ihre Einkünfte auch dadurch, daß sie die Gehälter ihrer Angestellten herabsetzten. In ihrer Verzweiflung erklärten die Eisenbahnarbeiter im Jahre 1877 den Streik. Falsche Berichte über die Gewalttätigkeit der Streikenden wurden sofort weithin verbreitet. Indem man diese Beschuldigungen zum Vorwand nahm, wurde Militär herbeigerufen. In Martinsburg, West-Virginia, weigerte sich die Staatsmiliz auf die Streikenden zu schießen, aber eine Kompanie der Miliz, die sich aus Elementen zusammensetzte, die den Streikenden feindlich gesinnt waren, eröffnete das Feuer, tötete viele der Streikenden und verwundete andere.

Hopkins wird Philanthrop

Sowohl Garrett wie Hopkins zogen aus ihrer Herrschaft und ihrer Behandlung der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn große Summen. Hopkins' Vermögen belief sich bei seinem Tode auf angeblich 10 Millionen Dollar. Zur Zeit seines Ablebens im Jahre 1873 war er der „wohlhabendste Bürger von Baltimore". Er war ein sehr geiziger Mann, wurde aber wenigstens in einer Hinsicht während seiner letzten Lebensjahre freigebiger. Indem er dem Beispiel vieler anderer Multimillionäre seiner Zeit folgte, sicherte er sich ein dauerndes Andenken als „großer Philanthrop". Zu diesem Zwecke gab er im März 1873 ein Vermögen von ungefähr 4 500 000 Dollar zum Bau eines Hospitals in Baltimore her; er beschenkte Baltimore mit einem öffentlichen Park und stiftete 3 500 000 Dollar als erste Gabe zur Gründung der Johns Hopkins-Universität. Hier ist die Frage an-

gebracht, in welcher Art von Besitz diese Wohltaten erwiesen wurden. Zum großen Teil bestanden sie in Baltimore- und Ohio-Eisenbahnaktien; es war ein Besitz, der die Verderbtheit des öffentlichen Lebens, die Erniedrigung der Arbeiter und die allgemeine Plünderung der ganzen Bevölkerung darstellte.

Und was war Garretts Anteil an den Ergebnissen der gemeinsamen Macht? Bei seinem Tode, im Jahre 1884, sprach man von 15 Millionen Dollar, aber sein Anteil war zweifellos viel größer. Dieser Reichtum ging an seinen Sohn Robert über, der sich einer Reihe persönlicher Ausschweifungen hingab, um in Trübsinn und Gehirnerweichung zu enden. Er war nur zu offenbar geschickten Kapitalisten, wie den Vanderbilts, Goulds und Scott, nicht gewachsen[1]); sie fielen über ihn her und beraubten ihn erbarmungslos, wie sein Vater andere beraubt hatte. Seine unbeschränkte Macht und Herrschaft verschwand allmählich. Als er im Jahre 1896 starb, war sein Vermögen auf ungefähr 5 Millionen Dollar zusammengeschrumpft, und das Baltimore- und Ohio-Eisenbahnnetz war in die Gewalt der Magnatengruppe der Pennsylvania-Eisenbahn geraten.

Sechstes Kapitel

DAS PACIFIC-QUARTETT

In den Jahren, in denen die Vanderbilts, Gould, Sage, Blair und verschiedene andere Eisenbahnmagnaten sich in

[1]) Eine allgemein bekannte, oft veröffentlichte Geschichte war folgende: Robert Garrett hatte Verhandlungen zum Ankauf der Philadelphia-, Wilmington- und Baltimore-Eisenbahn heimlich zum Abschluß gebracht und lud an dem Abend, bevor die endgültigen Abmachungen getroffen werden sollten, einen Freund ein, um die Gelegenheit zu feiern. Als Garrett voll von Champagner war, verriet er das Geheimnis. Der Freund entschuldigte sich, ging sofort zu Scott von der Pennsylvania-Eisenbahn und benachrichtigte diesen Magnaten. Scott füllte sofort eine Tasche mit Obligationen und eilte fort, um den Kapitalisten, die die Philadelphia-, Wilmington- und Baltimore-Eisenbahn beherrschten, eine Offerte zu machen, überbot Garrett und hatte den Besitz jener Eisenbahn für das Pennsylvania-Eisenbahnsystem erworben, beinahe ehe Garrett aus seiner trunkenen Betäubung erwacht war.

die Regionen gewaltigen gebieterischen Reichtums emporarbeiteten, taten vier andere berühmte Kapitalisten, deren Laufbahnen miteinander verbunden waren, dasselbe im fernen Westen.

Diese Gruppe bestand aus Collis P. Huntington, Leland Stanford, Charles Crocker und Mark Hopkins. Sie bildeten insofern eine ungewöhnliche Kameradschaft, als sie lange Zeit mit einer unter Eisenbahnkapitalisten nicht oft zu findenden, beharrlichen Treue aneinander hingen. Das war in der Tat eine so seltene Erscheinung, daß sie in allererster Linie erwähnt zu werden verdient. Magnaten wie Kommodore Vanderbilt und William H. Vanderbilt, Gould und Sage zogen es vor, alles allein zu machen, da sie, mit dem bloßen Löwenanteil nicht zufrieden, entschlossen waren, wenn möglich alles einzustecken; sie waren Teilhabern gegenüber mißtrauisch und intolerant, ausgenommen wenn es die Zweckmäßigkeit anders erforderte, und dann handelten sie mit ihnen gemeinschaftlich nur, um sie schließlich doch zu betrügen. In dem Pacific-Quartett war auch jeder für sich eine starke Persönlichkeit, aber sie hielten ihre Neigungen genügend zurück, um ihre Interessen in einem gemeinsamen harmonischen Ziel zu verschmelzen. Ja noch mehr: sie erwogen scharfsinnig, wofür jeder einzelne besonders geeignet sei, setzten die Pflichten nach dieser persönlichen Schätzung fest und teilten die Beute mit einem gewissen Anflug von Ehrlichkeit.

Soweit Eisenbahnmagnaten in Betracht kamen, war dies zu ihrer Zeit ein bemerkenswerter Zug.

Die Zusammenarbeit von vier Männern

Kurz, diese Gruppe zeichnete sich durch eine Art intelligenter Zusammenarbeit aus. Diesem Umstande verdankten sie bis zu einem gewissen Grade ihren raschen Erfolg in Erlangung großen Reichtums, ohne sich durch Zwischenstadien durchschleppen zu müssen. Sie gehörten zu den ersten Magnaten, die die Vorzüglichkeit des Prinzips

systematischer Organisation erwiesen — eine Lehre, die die Standard Oil-Gruppe etwas später aufnahm, ausdehnte, verbesserte und zu einem überaus feinen System entwickelte. Hier lag der Fall nicht so, daß ein Mann gebieterisch darauf bestand, mit allen zu einem erfolgreichen Geschäft erforderlichen Eigenschaften allein ausgerüstet zu sein. Das Pacific-Quartett erkannte den Wert der Spezialisierung. Im allgemeinen war Huntington die Aufsicht über die Finanzangelegenheiten anvertraut; Stanford die Beziehungen zu Gesetzgebung und Politik; Crocker war als Verwalter der Bauarbeit eingesetzt, und Hopkins war der Leiter der Einzelheiten der Büroarbeit. Die besonders nützlichen Eigenschaften eines jeden der vier wurden von den anderen geschätzt und benutzt. Abgesehen von dieser Verteilung der Aufsichtsämter waren sie in der Förderung und Vollendung ihrer Pläne als ein Ganzes tätig.

Die Umstände trieben diese vier Männer nicht dazu, ganz denselben revolutionären Kapitalistentypus anzunehmen wie die Vanderbilts und Goulds. Sie hatten nicht viel mit dem Verprügeln kleinerer Kapitalisten zu tun, brauchten auch nicht viel Mühe darauf zu verwenden, die heilige Lehre von dem „freien unbeschränkten Wettbewerb" zu Boden zu schlagen. Ihr Landgebiet war zum großen Teil noch nicht von Gesellschaften kleiner Kapitalisten stückweise in Angriff genommen. Sie hatten die günstige Gelegenheit, große Eisenbahnnetze auf bis dahin freien Gebieten zu schaffen. Mit einem Satz sprangen sie aus einer unbedeutenden Stellung in die großer Kapitalisten. Die Umwandlung von Kleinkrämern in Waren oder Rechtsgelehrsamkeit zu Multimillionären war schnell und plötzlich. Innerhalb weniger Jahre nahmen sie ihre Stellung unter den Beherrschern der Industrie der Vereinigten Staaten ein: als Besitzer großer Eisenbahn- und Dampfschiffslinien, vielen Eigentums in anderer Form und eines ungeheuer großen Landgebietes — von nicht weniger als 30 Millionen Morgen im ganzen. Alle diese Männer sind dahingegangen, aber der Reichtum, der in ihren Besitz kam, bleibt; und selbst wenn ihre persönliche Laufbahn von keinem dauernden Interesse ist, so ist ihr Vermögen doch noch tätig, und

die Geschichte ihres Eigenstums ist füglich noch gegenwärtig von Bedeutung.

Beginn mit geringem Kapital

Alle vier waren nach der Entdeckung von Gold an der Küste des Stillen Ozeans vom Osten nach Kalifornien ausgewandert. Dort leitete Huntington ein Geschäft für Eisenwaren und Bergmannsausrüstungen in Sacramento, und Hopkins wurde sein Kompagnon; Crocker war auch ein kleiner Kaufmann, und Stanford war Rechtsanwalt. Die vier konnten nur eine sehr unbedeutende Summe zusammenbringen, um ein Eisenbahnprojekt auszuführen, das damals als eins der größten und schwierigsten moderner Zeiten angesehen wurde.

Phrasenmacher sind geneigt, sich in überschwenglichen Ausdrücken über das staunenswerte Selbstvertrauen zu ergehen, das sie mit einem nur winzigen Anfangskapital eine enorme Eisenbahnlinie unternehmen ließ. Das mag eine romantische Art sein, ihren Mut und ihren Scharfsinn zu beschreiben. Aber weder war das Projekt selbst von ihnen ersonnen, noch hatten sie das Kapital zu beschaffen. Jahrelang, ehe sie die Arbeit als ein bestimmtes Unternehmen in die Hand bekamen, hatte man den Bau der Pacific-Linie erörtert und betrieben, und die Regierung hatte ausführbare Wege vermessen lassen[1]). Nicht einer von dem Quartett verstand irgendetwas vom Eisenbahnbau, auch hatten sie nicht die geringsten grundlegenden Kenntnisse von der Ausrüstung und dem Betrieb einer Eisenbahn.

In welcher Richtung lagen dann aber ihre Fähigkeiten? Einzig und allein auf dem Gebiete des Gründens. Das kapitalistische System war hier von einer so phantastisch verkehrten Art, daß bei keiner Sache, deren man sich bemächtigen wollte, die Fähigkeit, sie auch beaufsichtigen zu können, vorausgesetzt oder notwendig war.

Die Geschicklichkeit des Gründers war das Wichtigste,

[1]) Durch ein Gesetz vom 3. März 1853 wies der Kongreß Geld zur Vermessung von Eisenbahnrouten vom Mississippi bis zum Stillen Ozean durch das Ingenieurkorps der Armee an. Die Resultate wurden im Jahre 1855 veröffentlicht.

wenn auch nicht das Erste zur Erlangung des Eigentumsrechtes. Sehr häufig mußten die Gründer, wenn es sich um Fabriken und Gruben handelte, Kapitalien von Bankhäusern aufnehmen, und diesen gelang es gewöhnlich, durch geschicktes, juristisches Verfahren, jene Gründer in eine Gesetzesfalle zu locken, sie beiseite zu drängen und um ihr Eigentum zu bringen. Eisenbahngründer jedoch waren nicht so sehr von Privatbankiers abhängig. Sie konnten sich an Regierung, Staat und Städte um Geldvorschüsse wenden. Wenn es einem Manne oder einer Gruppe von Männern gelang, den Kongreß und die gesetzgebenden Körperschaften durch Bestechung dahin zu bringen, daß sie ihnen Landbewilligungen und Kapitalvorschüsse gewährten, dann war es eine sehr einfache Sache, tüchtige Zivilingenieure zu engagieren, um die Routen zu vermessen und zu bauen, und gute Beamte anzustellen, um sie nach der Fertigstellung zu betreiben.

Das Erste und Hauptsächlichste, was zu tun war, bestand in dem Erkaufen der Gesetzgebung mit allen ihren Folgen — Privilegien, Schenkungen und freiem Zugang zu dem Staatsschatz.

Bei der Organisation der Zentral Pacific-Eisenbahn im Jahre 1861 konnte die Huntington-Gruppe privatim nicht mehr als ungefähr 195 000 Dollar aufbringen, wovon sie selbst ungefähr 50 000 Dollar einzahlte. Wie lächerlich unangemessen auch diese Summe zum Bau einer Eisenbahn war, deren Kosten auf 25 Millionen Dollar geschätzt wurden, so war sie doch genug und mehr als genug für gewisse wohlverstandene erste Unternehmungen.

Mit ihr konnten Ausgaben an den Zentralpunkten der Gesetzgebung bestritten, Petitionen und Denkschriften ausgeheckt, Advokaten bezahlt und Zeitungen unterstützt werden. Wurde der Streich gut gespielt, so pflegte eine ganze Reihe von Privilegien, besonderen Gesetzen, Landbewilligungen und Geldunterstützungen die Folge zu sein.

Die Huntington-Gruppe hatte dem Publikum gegenüber ein viel wirksameres und eindrucksvolleres Argument als die meisten ihrer Genossen im Gründen von Eisenbahnen. Schon in den fünfziger Jahren bestand ein dringendes, un-

verfälscht enthusiastisches, beinahe ungestüm auftretendes Verlangen nach einer Eisenbahnverbindung von Küste zu Küste. Auf Grund dieses heftigen Begehrens konnte viel Freigebigkeit und viel Beute erlangt werden. Beim Ausbruch des Bürgerkriegs wurde dieses Verlangen durch den Mangel an jeder schnellen Eisenbahn- und Telegraphenverbindung von Küste zu Küste unwiderstehlich verstärkt. Überdies wurde die Phantasie des Volkes durch die ungeheure Größe des Unternehmens gefesselt und geblendet. Da die herrschende Meinung dem Unternehmen so günstig gesinnt war, konnte man die Sache nach Wunsch gestalten.

Erlangung von Gesetzen

Während aber das Volk als Ganzes die Pacific-Eisenbahnen wünschte, waren doch sehr viele Leute mit dem schlimmen, gesetzgeberischen Verfahren, große Landgebiete und große Geldvorschüsse zu privater Bereicherung herzugeben, durchaus nicht einverstanden.

Der Farmer, der an dem Preise, den er für seine kleine Farm zahlen mußte, schwer zu tragen hatte und oft durch eine Hypothek betrogen worden war, konnte die Verschleuderung öffentlichen Besitzes zugunsten einer Handvoll vom Gesetz geschaffener Protzen nicht ganz gutheißen. Die kleinen Kaufleute, die schon allein an dem Begriff einer über ihnen stehenden Klasse Anstoß nahmen, erhoben als ganzer Stand erbitterten Einspruch gegen das Hervorbringen großer Kapitalisten durch eine in diesem Sinne wirksame Gesetzgebung. Die wachsamen und wohlorganisierten Gruppen der arbeitenden Klassen sahen in dieser beständigen Beeinflussung der gesetzgebenden Körperschaften einen Mißbrauch der Regierungsgewalt zur Vergrößerung einer kleinen und feindlichen Klasse und zum raschen Aufsteigen einer alles in den Schatten stellenden Geldherrschaft. Da man dieses allgemeine Empfinden kannte, mußte man den gesetzgebenden Versammlungen „Lockmittel“ vorsetzen; sie selbst mochten bei Auseinandersetzungen vor der Wählerschaft vielleicht schönklingende und scheinbar triftige Gründe vorbringen, aber

ein ganz anderer Antrieb wirkte auf sie selbst; man mußte Geschenke in barem Gelde oder in entsprechenden Werten machen[1]).

Eine verlockendere und für räuberische Unternehmungen günstigere Zeit als die des Bürgerkrieges hätte kaum gefunden werden können. Ganz erfüllt von den stürmischen Umwälzungen jener erschütternden Jahre hatte das Volk weder Geduld noch Neigung, mit den alltäglichen Beschlüssen im Kongreß oder in den gesetzgebenden Körperschaften in enger Fühlung zu bleiben. Gerade am Anfang des Krieges hatte die Huntington-Gruppe die Zentral Pacific-Eisenbahngesellschaft mit einem Aktienkapital von 8 500 000 Dollar gegründet, das, soweit wirklich eingezahltes Geld in Betracht kam, fast ganz fingiert war. Sofort wandte sie ihre Energie dem Kernpunkt der Dinge zu. Huntington selbst begab sich nach Washington, um als Lobbyist im Kongreß zu wirken, während Stanford, der zum Gouverneur

[1]) Man warf der gesetzgebenden Körperschaft von Kalifornien oft Bestechung vor, aber die lächerlichen Untersuchungen, die sie gegen sich selbst anstellte, endeten immer mit weißwaschenden Berichten.

Eine dieser Skandalaffären war die vom April 1861, als John F. McCauley die Beschuldigung erhob, daß Gesetzgeber von ihm Bestechungsgelder erlangt hätten, um eine Forderung, die er gegen den Staat Kalifornien erhob, durchzubringen. Die gesetzgebenden Körperschaften setzten am 18. April 1861 eine Untersuchungskommission ein. (Siehe Appendix to Journal of California Assembly, Twelfth Session 1861, Doc. No. 15.) McCauley sagte aus, daß ein gewisser Wittgenstein, ein Zwischenträger für Walden, den Vorsitzenden der Kommission des Repräsentantenhauses für Rechtsansprüche, sich an ihn herangemacht und ihm gesagt habe, daß Walden für einen günstigen Bericht 400 oder 500 Dollar beanspruche (S. 2—4). In seiner Zeugenaussage gab Wittgenstein zu, McCauley erzählt zu haben, daß Walden während der Session sehr viel Geld erworben habe. Wittgenstein räumte im wesentlichen die Wahrheit von McCauleys Beschuldigungen ein (S. 5—11). Und doch war der Bericht weißwaschend.

Einen anderen Skandal gab es, als der Herausgeber der Zeitung „The American Flag" im Jahre 1866 die besondere Beschuldigung erhob, daß von ortsangesessenen Bankiers, Kommissionären und Importeuren in den gesetzgebenden Körperschaften ein Kapital von 108 000 Dollar ausgegeben worden sei, um die Aufhebung des sog. „Besonderen Kontraktgesetzes" zu verhindern. Er beschuldigte sieben Senatoren, ihre Stimmen für je 12 000 Dollar verkauft zu haben. Eine Untersuchungskommission des kalifornischen Senates wurde ernannt. Einer der verhörten Zeugen war Darius O. Mills, damals Bankier in San Francisco und später hervorragender Multimillionär. Er und andere Zeugen behaupteten, von einem Bestechungskapital nichts zu wissen. Der Kommissionsbericht sprach die Angeklagten frei. — „Bericht der Untersuchungskommission über gewisse von dem Herausgeber der ‚American Flag' erhobene Beschuldigungen", Appendix to Journal of Senate and Assembly of the Legislature of California, 1866, Bd. 2.

von Kalifornien gewählt worden war, sich zu Hause mit ähnlichen Zielen beschäftigte. Sie waren keine Träumer, sondern praktische Männer, die geradeaus zu gehen verstanden.

Stanfords Arbeit trug in Kalifornien bald Früchte; die Stadt Sacramento wurde ermächtigt, 400 000 Dollar zu spenden, Placer County, 550 000 Dollar zu leihen, und der Staat Kalifornien, 2 100 000 Dollar auszuhändigen. Gleichzeitig tat Huntington als Cliquenschieber vortrefflich seine Pflicht im Kongreß. Im Jahre 1862 wurde ein Gesetz erlassen, wonach dem Quartett ungefähr 25 Millionen Dollar in sechsprozentigen Regierungsobligationen und ungefähr 4 500000 Morgen Staatsland zur Verfügung gestellt wurden. Die geringen Einwendungen, die sich gegen diese großen Schenkungen erhoben, wurden sofort zum Schweigen gebracht. „Ist die Regierung nicht vollständig gedeckt?" fragten die Gründer mit unschuldiger Miene. „Sind nicht ihre Darlehen durch eine erste Hypothek sichergestellt? Wenn die Gesellschaft ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, kann die Regierung dann nicht einschreiten und sich schadlos halten?" Das klang glaubwürdig. Zwei Jahre später jedoch, zu derselben Zeit, als (wie wir gesehen haben) die Union Pacific-Clique den Kongreß bestach, um größere Landbewilligungen und eine Veränderung der Gesetze zu erlangen, verführte Huntington den Kongreß aufs neue. Ein Gesetz wurde erlassen, das die Landbewilligung der Zentral Pacific verdoppelte und die Regierungsforderung gegenüber der Zentral Pacific in die untere Stellung einer zweiten Hypothek verwies. Und wie sich später herausstellte, war der Kontrakt mit der Regierung so geschickt abgefaßt, daß nach einer später gefällten Entscheidung des obersten Gerichtshofs der Vereinigten Staaten die Regierung ein Pfandrecht nur auf die Hauptlinien und nicht auf die Zweiglinien besaß. Ob der so abgefaßte Kontrakt das Resultat geheimen Einvernehmens mit Regierungsbeamten war, ist niemals festgestellt worden.

„Im Jahre 1869, ehe der letzte Schienennagel in Promontory eingeschlagen war, hatte das Eisenbahnquartett, abgesehen davon, daß ihm die Strecke gehörte, ein Darlehn

von 24 Millionen Dollar Regierungsobligationen als zweite Hypothek auf die Bahn erhalten, ferner 400 000 Dollar San Francisco-Obligationen als bedingungslose Gabe, 550 000 Dollar Kreisobligationen und 2 100 000 Dollar, die von dem Staate Kalifornien entweder schon gezahlt oder für noch von der Gesellschaft zu leistende Dienste zu zahlen waren[1])."

Das Verfahren des Quartetts war einfach genug. Nachdem sie einmal die erforderlichen Darlehen und Gaben erhalten hatten, ließen sie alle falschen Vorspiegelungen beiseite und machten sich öffentlich und tatkräftig daran, alles, was ihnen erreichbar war, zu betrügen; nicht nur die Bundesregierung, sondern auch die Staaten, Kreise, Städte und Geldanleger. Zuerst organisierten sie eine Baugesellschaft, genannt die Kredit- und Finanzgesellschaft. Dann machten sie einen Kontrakt mit sich selbst, um die Zentral Pacific zu bauen. Mit Hilfe der von Sacramento und Placer County gegebenen Darlehen bauten sie ein genügendes Stück der Bahn, um von der Regierung als Unterstützung für den ersten Teil 848 000 Dollar zu erlangen. Indem sie dieses Verfahren wiederholten, bauten sie die ganze Bahn, fast ohne einen einzigen Dollar ihres eigenen Geldes auszugeben. Der nächste Schritt bestand darin, die Bahn mit einer Neuaufnahme von 139 Millionen Dollar[2]) zu belasten, und dies war der Anfang einer weiteren künstlichen Vermehrung der Aktien.

Ein Diebstahl von 50 Millionen Dollar

Der Bericht der Pacific-Eisenbahnkommission gibt keine zutreffende Vorstellung von den ungeheuer wertvollen Rechten und Besitzungen aller Art, die sie durch Bestechung und Betrug erlangten. Aber er gibt eine umfassende Darstellung ihrer Beute in Geld und Aktien. „In den Regierungsbüchern der Zentral Pacific-Eisenbahngesellschaft", so stellt der Bericht der Pacific-Eisenbahnkommission von 1887 fest, „belief sich der Abschnitt der in der Verfolgung unlauterer Zwecke, durch Kontrakte, die die Herren

[1]) Bancroft, „History of the Pac. Stat.", 19, 62. [2]) Hudson's „Railways and the Republic", 265.

Stanford, Huntington, Hopkins und Crocker mit sich selbst abschlossen, gewonnenen Einnahmen auf viele Millionen.“ Nach diesem Bericht kostete der Bau einer Strecke von 1171 Meilen 27 217 000 Dollar, aber sie berechneten betrügerischerweise das Dreifache dieser Summe. Dies war ein Diebstahl von mehr als 50 Millionen mit einem Griff. Außer dem gestohlenen baren Gelde gaben sie für sich selbst 33 722 000 Dollar in Obligationen und 49 005 000 Dollar in Aktien aus. Aber diese Summen bildeten nur einen Teil des Gesamtdiebstahls. Der Bericht der Pacific-Eisenbahnkommission fährt folgendermaßen fort:

„Dann verpachteten sie, als Direktoren der Pacific Central, ihre eignen Linien an die Zentral Pacific für 3 400 000 Dollar jährlich; was beinahe 13 Prozent ausmachte. Fünf Vierteljahre vorher (im Jahre 1886) schlossen drei dieser Direktoren (Stanford, Huntington und Crocker) zum Bau einer Bahnerweiterung von 103 Meilen mit sich selbst einen Kontrakt. Zur Bezahlung gaben sie Aktien in Höhe von 8 Millionen Dollar und Obligationen in Höhe von 4 500 000 Dollar aus; der Marktwert der Aktien und Obligationen betrug zu der Zeit 8 340 000 Dollar. Der Bau kostete tatsächlich 3 505 000 Dollar, so daß sie persönlich durch ihre selbstverfügten Geschäftsabschlüsse allein bei diesem Verfahren einen Gewinn von 4 834 000 Dollar machten“ usw.

Grobe Bestechung des Kongresses

Das Bestechen und Stehlen wurde bei dem Bau der Southern Pacific-Eisenbahn fortgesetzt.

Im Jahre 1871 ermächtigte der Kongreß die Texas- und Pacific-Eisenbahn zu einem Bau von Marshall in Texas bis San Diego in Kalifornien und schenkte der Gesellschaft annähernd 18 Millionen Morgen Staatsland unter der Bedingung, daß die Bahn in zehn Jahren fertiggestellt würde; im andern Falle sollte die Landbewilligung für verfallen erklärt werden. Zur selben Zeit ermächtigte der Kongreß die Southern Pacific-Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Linie von El Paso in Texas nach San Francisco und schenkte ihr ungefähr 5 Millionen Morgen Staatsland. Das Texas- und

Pacific-Unternehmen gehörte einer Gruppe von Kapitalisten, an deren Spitze Scott von der Pennsylvania-Eisenbahn stand; die Huntington-Männer standen an der Spitze der Southern Pacific-Eisenbahngesellschaft.

Diese beiden Kapitalistengruppen gerieten bald aneinander; jede versuchte leidenschaftlich, die andere auszustechen und in dem in Frage stehenden Gebiet ein unbestrittenes Monopol für den Transport zu erlangen. Der Kampf wurde bis vor den Kongreß gebracht; jede Partei veranlaßte die Einführung von Gesetzen, die die andere lahmlegen sollten. Der Kampf lief schließlich auf die Frage hinaus, welche Partei den Kongreß am wirksamsten bestechen würde.

„Scott," so schrieb Huntington am 29. Januar 1876, „macht fürchterliche Anstrengungen, um sein Gesetz durchzubringen, und er hat viele Vorteile von seiner Bahn, die von Washington aus beinahe nach allen Richtungen läuft und auf der er jedem, der ihm auch nur im geringsten nützen kann, Freibillette gibt ... Es hat Geld gekostet, die Sache zu schieben; nun weiß ich, daß sein Gesetz nicht durchgehen dürfte. Ich glaube, mit 200 000 Dollar können wir unser Gesetz durchbringen[1])."

Am 6. März 1876 schrieb Huntington: „Die Eisenbahnkommission des Hauses war für Scott eingenommen, und es ist sehr schwer gewesen, eine Majorität der Kommission von ihm abzulenken, aber ich denke, es ist gelungen." Am 11. November 1876 schrieb Huntington weiter an einen seiner Gesellschafter: „Ich freue mich, zu hören, daß Du bis zum 1. Januar 2 Millionen Dollar an unser Büro schicken willst." Am 3. Mai 1878 benachrichtigt er seine Teilhaber: „Die T.- und P.-Leute arbeiten kräftig für ihr Gesetz und sagen, daß sie sicher sind, es durchzubringen, aber ich glaube es nicht. Sie haben einem Kongreßmitglied, falls er für das Gesetz stimmen würde, 1000 Dollar in bar, weitere 5000 Dollar bar, wenn das Gesetz durchgegangen ist,

[1]) Wir haben in der Erzählung von Goulds Vermögen gesehen, wie Scott mit der Regierungsüberwachung des Eisenbahntransports während des Bürgerkrieges beauftragt worden war, und wie eine Kongreßkommission die seiner Ernennung unmittelbar folgenden ungeheuren, von verschiedenen Eisenbahnen des Nordens erfolgreich durchgeführten Brandschatzungen bei der Beförderung von Soldaten, Kriegsmaterial und Vorräten aufdeckte.

und 10 000 Dollar von den Obligationen, wenn sie sie erhalten haben, angeboten[1])."

Huntington war siegreich. „Es kann kein Zweifel sein," so berichtete die Pacific-Eisenbahnkommission vom Jahre 1887, „daß ein großer Teil von 4 818 535 Dollar benutzt wurde, um die Gesetzgebung zu beeinflussen und den Erlaß von Maßregeln zu verhindern, die gegen die Interessen der Eisenbahngesellschaft gerichtet zu sein scheinen, und um die Wahlen zu beeinflussen."[2])

Das Nächste, was die Huntington-Gruppe tat, bestand darin, die Kapitalisten des Ostens aus der Texas- und Pacific-Eisenbahn zu verdrängen, diese Linie ganz in ihr eigenes Netz aufzunehmen und die 18 Millionen Morgen Staatsland der Texas- und Pacific-Eisenbahn auf ungesetzliche Weise einzustecken. Dabei hatte von Rechts wegen die Texas- und Pacific-Eisenbahn gar nicht einmal wirklichen Anspruch auf die Landbewilligung. Die Justizkommission des Hauses erklärte nach einer Untersuchung am 3. August 1882, daß die Texas- und Pacific-Eisenbahn von der Route, für welche die Landbewilligungen in New Mexico, Arizona und California erteilt worden waren, gar nichts fertiggestellt habe; daß sie die „Landbewilligung niemals verdient habe", daß sie nicht beabsichtigt habe, die Bahn, für die sie privilegiert und ausgestattet war, zu bauen, und daß sie der Southern Pacific-Eisenbahngesellschaft „alle Rechte und Titel des in Frage stehenden Landes" übertragen habe[3]). Die Justizkommission bereitete eine Resolution vor, die die Landbewilligung für verfallen erklären sollte, und betrieb ihre Annahme in beiden Häusern des Kongresses. Diese Resolution wurde jedoch nicht angenommen.

[1]) Es gab viele solche Briefe. Sie wurden vollständig veröffentlicht in „Driven from Sea to Sea" von C. C. Post. „Es ist unmöglich," berichtete die Pacific-Eisenbahn im Jahre 1887, „das Beweismaterial zu lesen, das die C. P. Huntington- und Leland Stanford- und Colton-Briefe enthalten, ohne zu der Schlußfolgerung zu kommen, daß sehr große Summen Geldes in unziemlicher Weise in Zusammenhang mit der Gesetzgebung gebraucht worden sind." — Bd. 1, 121. Huntington prahlte gewohnheitsmäßig mit seinem Bestechungsverfahren. „Überall, wo es möglich ist, versuche ich mit Schecks zu bezahlen, denn die Männer, die sie nehmen, bleiben späterhin immer meine Sklaven."

[2]) Report of U. S. Pacific Railway Commission, 1, 84.

[3]) HouseReport No. 1803, Forty-seventh Congress, Second Session.

Wenn wir die allgemeinen Resultate möglichst so darstellen, wie die amtlichen Untersuchungen sie feststellen konnten, dann taten Huntington und seine Genossen folgendes. Sie hatten von der Regierung, von Staaten, Kreisen und Stadtbezirken Hunderte von Millionen Dollar in Geld, Obligationen und Land erhalten. Als Kontrolleure der „Kontrakt- und Finanz-Gesellschaft" und anderer Baugesellschaften hatten sie sich für angebliche Bauarbeit alles in allem 142 Millionen Dollar selbst zugewiesen. Sie hatten wenigstens 5 Millionen für verbrecherische politische Zwecke ausgegeben. Sie hatten die Aktien ihrer Bahn in unerhörter Weise nominell erhöht und sich mit Hilfe der aufgespeicherten Ergebnisse ihrer Diebstähle die Gewalt über neunzehn verschiedene Eisenbahnnetze und auch über Dampferlinien verschafft. Sie hatten der Regierung durch Betrug viele Millionen Morgen Land geraubt; sie hatten die Regierung um die Hauptmasse des vorgeschossenen Kapitals betrogen; sie weigerten sich, mehr als eine rein nominelle Steuer zu zahlen, und sie erpreßten drückende Transportgebühren.

Bancroft erzählt: „Es ist eine Tatsache in der Wirtschaftsgeschichte Kaliforniens, daß der Leser einer städtischen Tageszeitung oder eines ländlichen Wochenblattes kaum eine Zeitung aufmachen kann, ohne darin irgendeine Klage über die Eisenbahnverwaltung, besonders die Frachtpreise zu finden." Die Eisenbahnen „pflegten aus einem bestimmten Artikel herauszuziehen, soviel er hergeben wollte[1])". Diese Beschreibung paßte nicht nur für Kalifornien, sondern für jeden Staat und jedes Gebiet, das von der Eisenbahn direkt oder indirekt erreicht wurde. Gerade die Leute, deren Vertreter in so verschwenderischer Weise Staatseigentum an wenige weggegeben hatten, wurden in jeder nur zu ersinnenden Weise beraubt. Aber nicht nur das Volk wurde beraubt; Huntington und seine Gesellschafter erdrückten ihre kleineren Aktionäre in derselben betrügerischen Weise, die Gould und Sage anwandten, und betrogen,

[1]) „History of the Pacific States", 19, 628.

auch wie Gould und Sage, eine Schar vertrauensvoller Geldanleger.

Huntington und seine Gesellschafter, die man zuerst als öffentliche Wohltäter gepriesen hatte, wurden, als das Volk die enormen Betrügereien, die sie begangen hatten, erkannte, den heftigsten Anklagen unterworfen. Denn die Betrügereien, über die hier kurz berichtet worden ist, bildeten nur einen Teil. Es ist kaum nötig, sich in die vielen gewundenen und irreführenden Details zu vertiefen; wie sie, um sich ihren Verpflichtungen zu entziehen, zu geschickten Ausflüchten ihre Zuflucht nahmen und die Regierung betrogen; wie sie Staaten und Territorien bestachen und beherrschten und einen Besitz nach dem andern in ihre Gewalt brachten; und wie sie durch ihre Beherrschung der politischen Mache Repräsentanten und Senatoren nach Washington schickten, als ob sie eben nur so Laufburschen wären. Das Pacific-Quartett gehörte zu den ersten Magnaten, die öffentlich auftraten und selbst die politische Macht ausübten, statt sie Anhängern anzuvertrauen. Um eins seiner eigenen Mitglieder im Senat der Vereinigten Staaten zu haben, damit es dort über seine Interessen wache, veranlaßte das Quartett im Jahre 1887 die gesetzgebenden Körperschaften von Kalifornien, Stanford in den Senat zu wählen.

Hopkins starb im Jahre 1876, Crocker im Jahre 1888. Sehr charakteristisch für die Eigentümlichkeiten der herrschenden Gesellschaft war die Art, wie ein Teil von Hopkins Millionen verwendet wurde. Seine Witwe erbte seinen Reichtum und heiratete wieder, und ein Teil ihrer Erbschaft wurde zum Ankauf einer alteingeführten New Yorker Zeitung verwendet. So sah man wieder, wie in Goulds Fall, wie eine Zeitung aus gestohlenem Reichtum finanziert wurde und wie die Erben jenes Reichtums bestimmten, woraus die dem Publikum darzureichende moralische und politische Nahrung bestehen solle. Ein prächtiges, 2 Millionen Dollar kostendes Landhaus in Great Barrington, Mass., ist ein dauerndes Zeugnis davon, wie einige andere von Hopkins Millionen verwendet wurden. Crocker hinterließ ein Vermögen, das nominell auf 40 Millionen Dollar geschätzt wurde.

Stanfords Reichtum war so groß, daß er wie die Vanderbilts, Astors, Goulds und andere Magnaten gezwungen wurde, den Überschuß auf ganz anderen Gebieten unterzubringen. Ein Teil der vielen der Regierung und dem Volke entzogenen Millionen wurde bei den Straßenbahnen von San Francisco angelegt; von diesen gehörte ihm ein Viertel und brachte ihm jährlich 10 Prozent[1]). Andere Millionen wurden in anderem Besitz angelegt. Stanford wurde ein großer Landeigentümer. Ihm gehörte der ungeheuer große, 100 000 Morgen umfassende Vina-Weinberg und die Palo Alto-Viehwirtschaft mit ihren ausgedehnten Zuchtanlagen und großen Weingärten und mancher andere Grundbesitz in San Francisco und anderwärts. Sein Aktien- und Landbesitz brachte ihm, wie man schätzt, ein jährliches Einkommen von 1 Million Dollar.

Bis zum Jahre 1885 war er nur ein sogenannter Finanzier gewesen, der von einigen als großer Eisenbahnbauer, von anderen als kolossaler Dieb bezeichnet worden war. Jetzt wurde er ein vollbeschwingter Philanthrop, indem er Eigentum im Werte von vielen Millionen zur Gründung der Leland Stanford jr.-Universität hergab.

So wurde wieder ein „Sitz der Gelehrsamkeit" gegründet, der unter der Aufsicht des Geldes stehen sollte.

Stanford im Senat der Vereinigten Staaten

Als Senator der Vereinigten Staaten bezog Stanford ein jährliches Gehalt von 5000 Dollar; er gab in jeder Session 75 000 Dollar aus; es machte diesem Manne Vergnügen, den Zeitungsjungen Zwanzigdollarstücke zuzuwerfen. Seine Hauptarbeit in Washington bestand darin, die Regierung von selbständigen Maßnahmen abzuhalten, die ihn und seinen Klüngel hätten zwingen können, ihren Raub wieder herzugeben, alles feindliche Vorgehen zu ersticken und Gesetze durchzubringen, die noch mehr an Konzessionen, Land, Wasserstraßenrechten und besonderen Privilegien gewährten,

[1]) Was durch neuere Enthüllungen in San Francisco davon zutage gebracht worden ist, wie Straßenbahn-Privilegien durch Bestechung erlangt wurden, ist nur ein Anzeichen des herrschenden Bestechungssystems.

und für Erpressungen die amtliche Genehmigung zu erlangen. Im ganzen hatte er Erfolg. Dieser gewichtige, 234 englische Pfund wiegende Magnat war der politische Drahtzieher des Quartetts, während Huntington der schlaue Finanzmann war, voll scharfer Kunstgriffe und durchtriebener Ränke. Als Stanford im Jahre 1893 starb, wurde der nominelle Wert seines Besitzes auf ungefähr 18 Millionen Dollar geschätzt, er war aber viel größer. Er hatte große Summen für die Leland-Stanford jr.-Universität hergegeben und hinterließ ihr in seinem Testament noch weitere Millionen. Der Rest seines Besitzes ging an seine Witwe über, die auch der Universität Stiftungen machte. Alles in allem gaben Mr. und Mrs. Stanford reichlich 30 Millionen Dollar für die Gründung, Erweiterung und Fortführung dieses Instituts aus, das nach ihrem Sohne benannt wurde.

Das Vermögen, das Huntington zusammenraffte, war größer als das der anderen Mitglieder des Quartetts. Bei seinem Tode, im Jahre 1900, wurde es auf 50 bis 80 Millionen Dollar geschätzt. Es umfaßte Anteile an einer ungeheuren Anzahl von Eisenbahnen-, Dampfschiffs- und anderen Gesellschaften — Anteile, die er durch seinen Teil der Beute an den Pacific-Eisenbahnen erkauft oder durch Betrug in seine Gewalt gebracht hatte. Eine seiner Lieblingsprahlereien bestand gelegentlich darin: daß er in seinen eigenen Wagen und auf seinen eigenen Schienen vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean und, wenn es ihm beliebte, auch in seinen eigenen Dampfschiffen von Brasilien nach New York, von dort nach Colon, von Panama nach San Francisco und von dort nach Jokohama und Hongkong reisen könne. Seine Macht war riesenhaft; er beherrschte das wirtschaftliche Leben von Millionen von Arbeitern und verfügte über die Regierung von einem halben Dutzend Staaten. Seine Beute war unversehrt. Im Jahre 1884 erzählte man, daß er in Erwiderung auf einen Bericht gesagt habe: „Ich habe niemals eine Schaustellung von 44 Millionen Dollar in Obligationen veranstaltet, obgleich ich doppelt soviel hätte aufzeigen können.“[1])

[1]) Vergleiche hierzu S. 479 über Gould.

Jeder intelligente Mensch kannte die lange und große Reihe von Betrügereien und Diebstählen, durch die Huntington, Stanford, Crocker und Hopkins sich durchgearbeitet hatten, um ihren Reichtum zusammenzubringen. Doch wenn sie auch schwer beschuldigt wurden, so mußten sie doch nicht denselben Schmähungen und Vorwürfen begegnen, mit denen Jay Gould beständig überhäuft wurde. Im wesentlichen waren sie von demselben Schlage wie Gould; aber Gould stand vor den Verwünschungen des Volkes als ein Eisenbahnzerstörer da, während die Kritik an der Huntington-Gruppe immer durch die Bemerkung gemildert wurde: „Nun, wenn sie auch kolossale Summen gestohlen haben, so haben sie doch wenigstens große Eisenbahnen gebaut und sind von großer Bedeutung für die Entwicklung des Landes gewesen." Und sie hatten keine Schwierigkeit, sofort in die Kreise aufgenommen zu werden, die die „beste Gesellschaft" repräsentierten. Die Frage, ob sie zugelassen werden könnten, wurde nicht aufgeworfen. Durch die Macht des Geldes wurden sie sofort ein Teil der Geldaristokratie. Durch die nämliche Macht des Geldes fand auch Huntingtons Adoptivtochter leicht Eingang in die vornehmen Kreise der europäischen hohen Aristokratie; sie heiratete im Jahre 1889 einen Prinzen Hatzfeld und erhielt ein väterliches Geschenk von mehreren Millionen Dollar.

Huntington lebte wie ein Grandseigneur, wenigstens soweit es sich um die Wohnung handelte. Er hatte ein Herrenhaus in San Francisco; eine prächtige Besitzung in den Adirondack-Bergen, für welche er 250 000 Dollar bezahlt hatte; ein palastartiges ländliches Heim in Throgg's Neck, N. Y.; und er baute mit einem Kostenaufwand von Millionen ein imponierendes Gebäude in der 5. Avenue und 57. Straße der Stadt New York[1]) — jener aristokratischen Straße, in die so viele Magnaten nach einer Laufbahn von Betrug und Diebstahl kamen, um sich hinter geziemendem

[1]) Aber nachdem es fertiggestellt war, war er nicht zu bewegen, darin zu leben. Sein Grund war der Aberglaube, daß die Menschen ihre Häuser nur bauen, um darin zu sterben.

Glanz zu verstecken. Acht Jahre wurden gebraucht, um unter Aufwendung von 250 000 Dollar auf dem Woodland-Friedhof ein Mausoleum zu erbauen — ein klassisches, geräumiges Marmorgrab.

Die Linien werden von Harriman übernommen

Und dort ruhen nun seine sterblichen Reste. Nach seinem Tode zeigte das Inventar seines Besitztums, daß sein Reichtum wahrscheinlich ungefähr 60 Millionen Dollar betrug; zweifellos war die Summe im ganzen noch viel höher. Seine noch lebende Witwe erbte den größten Teil davon. Aber was wurde aus der Herrschaft über die Eisenbahnen und Dampfschifflinien, die er in seiner Gewalt hatte? Sein Tod ereignete sich ungefähr zu derselben Zeit, als die durch Harriman und seine Bankhäuser vertretene Standard Oil-Oligarchie bei ihrem wachsenden Streben nach Eisenbahnbesitz, bereit war, das Eigentumsrecht an den Pacific-Eisenbahn- und Dampfschifflinien zu kaufen. Der große Überschuß der Standard Oil-Finanzen lieferte bequem die vielen Millionen, die zum Ankauf der in Mrs. Huntingtons Besitz befindlichen Aktien nötig waren; und die Herrschaft über die Southern Pacific und andere ausgedehnte, durch Betrug und Diebstahl gebaute und in Betrieb erhaltene Eisenbahn- und Dampfschifflinien wurde von den allmächtigen Standard Oil-Magnaten angetreten.

Siebentes Kapitel

DAS WERDEN J. PIERPONT MORGANS

Badete sich je ein reicher Mann mehr in Lobpreisungen als jener siegreiche Held des Geldes neuster Zeiten J. Pierpont Morgan? Schon lange war sein Ruhm nach allen vier Himmelsgegenden ausposaunt worden. Sein überreiches Lob ist mit einer Übertreibung gesungen worden, die man bei jedem anderen als schwülstig zurückgewiesen

hätte. Der höchst mächtige Patriot und Bürger von unübertroffener nationaler Gesinnung, der große Finanzmann und edle Philanthrop, der wunderbare „Führer der Industrie", der Beschützer des sozialen Gebäudes, der Freund von Königen und der König unter Männern — das sind nur einige ausgewählte Verherrlichungen, die nur zu oft von der großen Menge ernsthaft aufgefaßt wurden. Ein Schriftsteller besonders, der verzückt nach einem umfassenden Huldigungsausdruck suchte, hat beinahe den Gipfel der Verehrung erreicht, in dem er ihn als „Morgan, den Glänzenden[1])", feierte.

Morgans vorzüglicher Ruf

Niemals ist er kritischen Bemerkungen über „anrüchigen Reichtum" unterworfen gewesen, hat auch niemals, wie Jay Gould seinerzeit und wie Rockefeller während seiner ganzen Laufbahn, eine feindliche öffentliche Meinung bekämpfen müssen.

In all den vielen, immer wiederholten, ausgeschmückten Geschichten, die über Morgans Karriere aufgebracht worden sind, ist kein Fünkchen Wahrheit, abgesehen von einer einzigen unbestrittenen Tatsache. Unleugbar ist er einer der hoch emporragenden aggressiven Geldfürsten der Vereinigten Staaten. Was besitzt oder beherrscht er nicht? Man prüfe den angehäuften Besitz, der ihm allein oder in Verbindung mit anderen gehörte. Was für eine verwirrende Liste! Es ist anstrengend, ein Verzeichnis davon zu machen, und man unterläßt besser die Aufzählung. Banken und Eisenbahnen, Industrieanlagen und Gruben, Ländereien, gemeinnützige Einrichtungen oder Anteile daran, Dampfschiffe, Verlagsanstalten und Zeitungen — alle ganz oder zum Teil sein Eigentum.

Nicht ganz ein „Selfmademan"

Morgan ist nicht einer der Magnaten, die vollständig in die Rubrik eines „Selfmademan" gehören.

[1]) Unter diesem Titel erschien ein Artikel von einem „populären Schriftsteller" in „Pearson's Magazine", Februar-Ausgabe 1908

Hier gibt es einmal eine Abweichung in der fast unveränderlichen Folge von Ähnlichkeiten. Über den Beginn der Laufbahnen fast aller anderen Multimillionäre ist von verherrlichenden Schriftstellern dieselbe Geschichte mechanisch niedergeschrieben worden: wie diese Männer als arme Jungen anfingen, irgendwo einen kleinen Laden aufmachten, Geld sparten und sich allmählich zu Reichtum emporarbeiteten. Im neunzehnten Jahrhundert wurde der Bezeichnung „Selfmademan" eine unangebrachte Wichtigkeit beigelegt, insofern sie große persönliche Energie und Tüchtigkeit bedeuten sollte; so viel Anerkennung schien in ihr enthalten zu sein, daß sie immer als Lob ausgesprochen und mit Stolz entgegengenommen wurde.

Dies konnte jedoch von J. Pierpont Morgan nicht gesagt werden. Sein Vater Junius S. Morgan war ein Millionär. Stufenweise aufsteigend, vom Farmerjungen zum Kommis im Schnittwarengeschäft, zum Bankbeamten und Handelsherrn wurde Junius S. Morgan Kompagnon von George Peabody im Bankgeschäft. Als der Bürgerkrieg ausbrach, wurden George Peabody & Co. zu den finanziellen Vertretern der Vereinigten Staaten in England ernannt. Gleichzeitig mit dieser Ernennung fing ihr Reichtum plötzlich an stark anzuwachsen; während sie bis dahin Reichtümer in nicht bemerkenswert schnellen Etappen angesammelt hatten, fügten sie jetzt in sehr wenigen Jahren viele Millionen hinzu.

Die Laufbahn des Vaters

Biographische Berichte behaupten, daß es durch rechtmäßige Bankoperationen geschah, wenn auch nicht auseinandergesetzt wird, worin diese Operationen bestanden. Aber wenn wir dem Urteil und der Kritik, die zu dieser Zeit in den amerikanischen Zeitungen erschienen, glauben sollen, dann waren ihre Operationen nicht nur sehr weit davon entfernt, rechtmäßig zu sein, sondern bewegten sich auf dem Gebiete lebhaftesten Verrates. Die Verfassung der Vereinigten Staaten definiert den Verrat als darin bestehend, daß Bürger gegen die Nation einen Krieg beginnen

oder dem Feinde Hilfe und Unterstützung gewähren. Nach zeitgenössischen Schriftstellern waren die Operationen von George Peabody & Co. derartig, daß sie nicht nur verräterisch, sondern ein doppelter Verrat waren, insofern, als George Peabody & Co. gerade zu der Zeit, als sie dem Feinde hinterlistige Hilfe zuwendeten, die finanziellen Bevollmächtigten der Vereinigten Staaten waren und sehr gut bezahlt wurden, um deren Interessen zu fördern.

Ein Artikel z. B., der im Oktober 1866 in dem Springfielder Republican[1]) veröffentlicht wurde, behauptete: „Denn alle, die irgendetwas von dem Gegenstand wissen, wissen sehr gut, daß er (Peabody) und seine Teilhaber uns in unserem Kampfe um die nationale Existenz keine Treue und keine Hilfe erwiesen. Sie teilten vollständig das allgemeine Mißtrauen der Engländer gegen unsere Sache und unseren Erfolg und sprachen und handelten eher im Interesse des Südens als für die Nation."

Augenscheinlich riefen die großen wohltätigen Stiftungen, die Peabody damals machte, die Bemerkungen über den Ursprung seines Vermögens hervor.

Der Schreiber dieses Artikels sagte weiter, daß George Peabody & Co. das Gefühl der Unsicherheit steigerten und daraufhin spekulierten. „Niemand sonst," fuhr er fort, „trug so viel dazu bei, unsere Geldmärkte mit den Scheinen unserer europäischen Schuld zu überfluten, die Preise zu schädigen und das finanzielle Vertrauen zu unserer Nation zu schwächen, wie George Peabody & Co., und niemand gewann durch dieses Verfahren mehr Geld als sie. Alles Geld und noch mehr, das Mr. Peabody so verschwenderisch für unsere Unterrichtsanstalten ausgibt, wurde, so

---

[1]) Diese Zeitung hat immer den Ruf genossen, außerordentlich sorgfältig und genau zu sein; sie ist eine der besten Zeitungen der Vereinigten Staaten geblieben. Der Artikel wurde auch in der New Yorker „Times" vom 31. Oktober 1866 veröffentlicht.

„Wir haben in diesem Lande," schrieb Cloud in seinem im Jahre 1873 veröffentlichten Buch: Monopolies and the People, „eine Geldaristokratie, die sich hauptsächlich aus Männern zusammensetzt, die während des letzten Bürgerkrieges mit dem Unglück ihres Vaterlandes spekulierten und unter dem Vorwande, die Regierung zu unterstützen, ihre zwanzig, fünfzig und hundert Prozent machten und große Vermögen aufspeicherten, indem sie die Kriegsflut, in der die Hoffnungen einer Nation versanken, sich zunutze machten." — S. 227.

nehmen wir an, durch die Spekulationen seines Hauses in unserem Mißgeschick gewonnen." Ein Schriftsteller der New Yorker Evening Post stellt in der Nummer vom 26. Oktober 1866 dieselben Behauptungen auf und klagt Peabody und Junius S. Morgan an, ihre Stellung als finanzielle Vertreter der Vereinigten Staaten benutzt zu haben, gerade die Sache zu untergraben, für deren Vertretung sie bezahlt wurden, und aus ihrem Verrat großen Nutzen gezogen zu haben.

Dies sind einige Zeitungsurteile aus jener Zeit. Ob sie alle wahr oder teilweise wahr oder ganz falsch waren, wissen wir nicht; in den amtlichen Aufzeichnungen kann man keine Bestätigung für sie finden. Die Berichte werden hier als das gegeben, was sie wert sein mögen[1]). Aber man sollte sich vergegenwärtigen, daß nicht der tausendste Teil von dem, was in der kapitalistischen Welt vor sich geht, jemals seinen Weg in die amtlichen Dokumente gefunden hat. Wenn man nach den damals herrschenden Zuständen urteilt, ist es mehr als wahrscheinlich, daß die Beschuldigungen durchaus nicht unbegründet waren.

Der Sohn

J. Pierpont Morgan war im Jahre 1861 ein kräftiger junger Mann, der eben vierundzwanzig Jahre alt geworden war.

[1]) In bezug auf eine andere von Peabodys Unternehmungen sind jedoch bestimmte Tatsachen in amtlichen Dokumenten niedergelegt. Aus diesen Dokumenten scheint beweiskräftig hervorzugehen, daß Peabody lange Zeit hindurch Operationen ausgeführt hat, ähnlich jenen, deren man ihn auch während des Bürgerkrieges verdächtigte.

Im Jahre 1839 hatte die Chesapeake- and Ohio-Canal-Company Veranlassung, sich über die Handlungsweise Peabodys, der in London ihr finanzieller Vertreter war, bitter zu beklagen. Das Kapital dieser Gesellschaft war durch Obligationen, die der Staat Maryland als Pfand für seine Schuld ausgegeben hatte, sichergestellt. Peabody verkaufte diese Obligationen in Europa weit unter Pari und weigerte sich, die Wechsel der Gesellschaft zu honorieren, obwohl er im Besitz großer, ihr gehörender Summen war. Aus diesem Verfahren zog er großen Nutzen. Er entschuldigte sich mit der kritischen Lage der europäischen Geldmärkte. Die Direktoren der Gesellschaft billigten der Form nach seine Handlungsweise, wahrscheinlich, um ihn gnädig entwischen zu lassen, freuten sich aber, als er sein Amt niederlegte. — U. S. Senate Documents, First Session, Twenty-sixth Congress, 1839—1840 Vol. 8, Doc. No. 610. Dieses Dokument enthält die ganze Korrespondenz zwischen der Gesellschaft und Peabody.

„Er erbte von seinen Eltern," sagt einer seiner Biographen, „ihre Reinheit des Charakters und ihre ungewöhnlichen Fähigkeiten[1])." Diese ihm zugeschriebenen erhabenen Tugenden traten nicht besonders hervor. In einem kritischen Zeitpunkt, als die Regierung der Union am nötigsten Soldaten brauchte, beliebte es Morgan nicht nur zu Hause zu bleiben, sondern auch noch aus dem Verkauf wertloser Flinten zur Bewaffnung der Männer, die dem Ruf zu den Waffen folgten, Nutzen zu ziehen.

Abraham Lincoln erließ seine Proklamation mit dem Rufe nach Freiwilligen. Der Kampf war ein folgenschweres Ringen nicht nur zwischen Parteien, sondern zwischen zwei widerstreitenden kapitalistischen Systemen. Die sogenannten gewöhnlichen Leute — die Fabrik- und Werkstättenarbeiter, die Bewohner der Armenquartiere, die Vertreter der liberalen Berufe und die Farmer — strömten heldenmütig zur Anwerbung herbei. Hunderttausende zogen hinaus in die Lager und auf die Schlachtfelder, um niemals zurückzukommen.

Obgleich Morgan körperlich und geistig für den Militärdienst wohl geeignet war, ging er doch jeder Art von Pflichterfüllung aus dem Wege, die ihn im Gelderwerb und behaglichen Leben stören konnte. Er unterschied sich darin in keiner Weise von beinahe allen Männern von Stellung und Vermögen. Sie beschränkten ihren überschwenglichen Patriotismus auf Reden und Fahnenschwenken, waren aber sehr sorgfältig darauf bedacht, sich vom Gebiete persönlicher Gefahr fernzuhalten. Die Reichen, für deren Interessen die nördlichen Armeen im Grunde fochten, vermieden nicht nur als Klasse die Anwerbung, sondern gingen darauf aus, ihre eigenen Armeen zu demoralisieren, Untüchtigkeit unter ihnen zu verbreiten und den Tod unter sie zu säen. Während sie dieses taten und gleichzeitig in Armeekontrakten die Regierung, die Staaten und die Städte um große Summen betrogen, ließen sie das Aushebungsgesetz so berichtigen, daß es Männern von Vermögen leicht Gelegenheit gab, sich der Konskription zu entziehen, indem es ihnen erlaubte, Stellvertreter zu mieten.

[1]) „America's Successfull Men," 1, 452.

Morgans erster Geschäftsstreich

Das erste feststellbare Geschäftsunternehmen J. Pierpont Morgans war einer dieser Armeekontrakte; und wenn es auch nicht in so großem Maßstabe gehalten war wie die älterer Kapitalisten, so war es doch (nach der herrschenden kapitalistischen Auffassung beurteilt) ein sehr tüchtiger Streich für einen jungen Mann von vierundzwanzig Jahren. Sein Erfolg ließ in Zukunft viel größere Dinge erwarten, und in dieser Beziehung wurden Morgans Bewunderer nicht enttäuscht.

Im Jahre 1857 bezeichneten die Armeeinspektoren eine große Anzahl Hallscher Karabiner als durchaus unbrauchbar und als ein veraltetes und gefährliches Muster. Die Regierung verauktionierte daraufhin von Zeit zu Zeit große Mengen davon zum Preise von je 1 bis 2 Dollar; fünftausend davon blieben jedoch in dem in New York befindlichen Armeearsenal und lagen noch dort, als der Bürgerkrieg ausbrach.

Am 28. Mai 1861 machte ein gewisser Arthur M. Eastman aus Manchester, New Hampshire, der Regierung das Angebot, diese Flinten zu 3 Dollar das Stück zu kaufen. Die Regierungsbeamten hätten, da sie die bei den Armeelieferungen herrschenden großen Betrügereien kannten, bei diesem Angebot wohl Verdacht schöpfen können, zogen aber augenscheinlich seine Ehrlichkeit nicht in Frage. Die Flinten wurden zu je 3,50 Dollar an Eastman verkauft. Aber entweder fehlte Eastman das Geld zur Bezahlung, oder er war von einer im Hintergrund stehenden Hauptperson als Strohmann vorgeschoben worden. Ein gewisser Simon Stevens[1]) erschien jetzt auf dem Schauplatz und willigte ein,

[1]) Die Hausuntersuchungskommission für Regierungskontrakte berichtete im Jahre 1862 dem Kongreß, daß Simon Stevens zu der Clique gehöre, die in die Zollhausbetrügereien verwickelt war. Vor dem Jahre 1859 hatte der Zolleinnehmer des New Yorker Hafens zum Überführen der Güter in die behördlichen Lagerhäuser für unverzollte Waren die Arbeiter und Fuhrleute aus dem Warenhause des Taxators verwendet. Im August 1859 schloß Zolleinnehmer Schell (ein bestechlicher Tammany-Politiker) einen Kontrakt, wonach das Überführen einigen seiner politischen Genossen übertragen wurde. Sie erhielten jährlich 123 000 Dollar. „Durch diesen Kontrakt," so berichtete der Vorsitzende Van Wyk, „verdienten die Betreffenden

für Eastman bis zur Höhe von 20 000 Dollar zu bürgen; diese Summe sollte zur Bezahlung der Flinten verwandt werden; als doppelte Sicherheit nahm Stevens ein Pfandrecht auf die Flinten. Aber von wem erhielt Stevens das Kapital? Aus den amtlichen und gerichtlichen Aufzeichnungen geht hervor: von J. Pierpont Morgan.

Eine große Skandalaffäre der Zeit

Der nächste Schritt in diesem Geschäft bestand darin, daß Stevens am 5. August 1861 dem General Fremont, der in St. Louis kommandierte, telegraphisch mitteilte, daß er fünftausend neue Karabiner von tadelloser Verfassung habe und anfrage, ob Fremont sie nehmen wolle. Aus Fremonts Hauptquartier kam die Order, sie sofort nach dem Hauptquartier der Armee in St. Louis zu verschiffen. Während der ganzen Zeit waren die Karabiner in dem in New York befindlichen Arsenal geblieben. Als Fremonts Auftrag eintraf, bezahlte Morgan der Regierung die Summe von 17 486 Dollar — 3,50 Dollar für den Karabiner. Die Flinten wurden direkt von dem Arsenal nach St. Louis verschifft. Und welches war die Summe, die die Regierung dafür bezahlen mußte? Die Fremont aufgemachte Rechnung lautete auf den Betrag von 22 Dollar für das Stück der Sendung[1]).

jährlich 50 000 bis 70 000 Dollar." Die Kommission zeigte, wie der Kontrakt durch Bestechung erlangt worden war, und stellte fest, daß Stevens den achten Teil der Einkünfte erhalten habe. Stevens ließ auch jeden im Zollhaus angestellten Beamten, der etwas gegen den Kontrakt sagte, aus dem Dienste entfernen. — The Congressional Globe, Third Session, 37. Congress, 1862—1863, Part 2 Appendix; 118.

[1]) Reports of Committees, Second Session, Thirty-seventh Congress, 1861 bis 1862, Bd. 2.

Die Betrügereien in Fremonts Hauptquartier in St. Louis waren ganz besonders groß. Major McKinstry, der Quartiermeister der U. S. Armee in jener Stadt, wurde wegen 61 verschiedener verbrecherischer Taten von einem Kriegsgericht verhört und in 26 Fällen schuldig befunden. Die Zeugenaussagen enthüllten sehr große, auf geheimen Abmachungen beruhende Betrügereien bei allen Arten von Armeelieferungen. Morgans Flintengeschäft wurde jedoch unter den verschiedenen Fällen nicht erwähnt. McKinstry wurde aus der Armee entlassen. House Reports, Committees and Court of Claims, Third Session, Thirty-seventh Congress, 1862 bis 1863, Report No. 49, 1—24.

Daß gewisse Offiziere der Union tatsächlich bestochen wurden, wurde durch folgende Mitteilung aufgedeckt, die Major-General Frederick Steele am 26. Juli

Dies war einer der vielen Armeekontrakte, die öffentlich und amtlich als höchst skandalös angesehen wurden; eine der besonderen Kongreßkommissionen des Jahres 1862 ging unverzüglich an die Untersuchung der Sache. Nachdem sie umfassende Nachforschungen angestellt hatte, berichtete diese Kommission:

So wurde tatsächlich der Vorschlag gemacht, der Regierung fünftausend ihrer eigenen Flinten zu je 22 Dollar zu verkaufen, wobei, falls das Anerbieten angenommen wurde, die Absicht bestand, diese Flinten von der Regierung für je 3,50 Dollar zu erlangen . . . Es ist sehr klar, daß sogar das Kapital, mit dem der Erwerb ausgeführt wurde, im Vertrauen auf die vorher getroffene Abmachung, wieder zu verkaufen, geborgt wurde. Die Regierung verkaufte nicht nur an einem Tage für 17 486 Dollar Waffen, die sie sich am Tage vorher verpflichtet hatte, für 109 912 Dollar zurückzukaufen — wobei die Vereinigten Staaten 92 426 Dollar verloren —, sondern sie lieferte tatsächlich das Geld, um selbst die 17 486 Dollar zu bezahlen, die sie empfing.

Die Regierung weigerte sich, die für jeden der fünftausend Karabiner verlangten 22 Dollar an Morgan zu bezahlen, worauf Morgan auf die Erfüllung seiner Ansprüche drang. So kam der Prozeß J. Pierpont Morgan gegen die Regierung der Vereinigten Staaten in die gerichtlichen Protokolle. Er steht dort als Fall Nr. 97[1]). Um über diese Ansprüche, wie über viele andere ähnliche, zu einer Entscheidung zu kommen, ernannte der Kriegsminister eine Kommission, die von J. Holt und Robert Dale Owen, dem Sohne des berühmten Robert Owen, gebildet wurde.

1864 aus Little Rock Ark. an Major-General E. R. S. Canby, der die Militär-Division von West-Mississippi befehligte, schickte:

„General, Ihre Mitteilung über Bestechung unter den Offizieren meines Kommandos ist soeben eingetroffen. Wenn Bestechungsgelder angenommen worden sind, muß es durch Vermittler geschehen sein. Ich bin überzeugt, daß die Offiziere nichts davon wissen. General Marcy, der Inspektionsgeneral, ist in Fort Smith, um die Sache zu untersuchen. Carr ist Hauptquartiermeister meines Korps und ist Oberstleutnant. Brigadegeneral J. W. Davidson hat Carr bei jeder Gelegenheit verleumdet . . . Er hätte Belege über Bestechung seiner eigenen mit der Kassenverwaltung beauftragten Offiziere haben können, wenn er sie gewünscht hätte. Ich habe solche Belege gesehen." — House Miscellaneous Documents, Second Session, 52. Congress, 1892—1893 (Rebellion Record Series I, Bd. 41), S. 401.

[1]) Ebenda 64—72.

In ihrem Bericht vom 1. Juli 1862 stellt diese Kommission fest, daß ihr 104 Fälle von Forderungen an den Staatsschatz bis zur Höhe von 50 Millionen Dollar zugewiesen worden seien und daß sie 17 Millionen Dollar davon als übertrieben und betrügerisch ausgeschaltet habe[1]). In bezug auf Morgans Anspruch erklärte sie, daß General Fremont nicht das Recht gehabt habe, den Kontrakt für die Lieferung der Flinten abzuschließen daß sie aber aus der Tatsache, daß die Waffen in den Dienst der Armee übergegangen seien, eine rechtliche Verpflichtung der Regierung anerkenne. Als besten Ausweg aus dem schlimmen Handel bestimmte sie, daß Morgan mit 13,31 Dollar für den Karabiner bezahlt werden solle, und sie wies darauf hin, daß selbst bei diesem Preise Morgan und Stevens so ständen, daß sie 49 000 Dollar über den Preis erhielten, für den ihnen von den Vereinigten Staaten die Flinten verkauft worden waren[2]). Nach dieser Entscheidung wurden von der Regierung im ganzen 55 550 Dollar an Morgan gezahlt, was nur als Abschlagssumme angenommen wurde.

Diese Regelung entsprach nicht den Ansprüchen. Das ganze Pfund Fleisch wurde verlangt. Eine Klage auf Zahlung von weiteren 58 000 Dollar wurde beim Beschwerdehof in Washington eingebracht. Dieses Mal wurde der Fall als Simon Stevens gegen die Regierung der Vereinigten Staaten bezeichnet. In der Darlegung des Falles vor Gericht wurde Nachdruck auf die Tatsache gelegt, daß nach Aussage der Regierung die Karabiner von dem von der Regierung beauftragten Artillerieoffizier untersucht und für unbrauchbar erklärt worden seien. Richter Peck sagte, als er die Entscheidung aussprach: „Nach einer Vereinbarung zwischen Stevens und einem gewissen J. Pierpont Morgan sollte die Zahlungsanweisung für die ersten 2500 gelieferten Karabiner auf den Namen Morgan ausgestellt werden, was auch geschah; die besagte Anweisung wurde von dem Artilleriehauptmann der Armee der Vereinigten Staaten F. D. Cadwallader unterzeichnet und

[1]) Reports of Committees, Second Session, 37. Congress, 1861 bis 1862, Bd. 2, 77.
[2]) Ebenda 75.
[3]) Court of Claims Report II, 98 usw.

lautete auf die Summe von 55 550 Dollar. Nach einer weiteren Vereinbarung kam diese Anweisung in die Hände der Herren Ketchum, Sohn & Co.“ Diese Zahlungsanweisung wurde ungefähr am 10. September 1861 honoriert. Die anderen 2500 Flinten, sagte der Gerichtshof, waren von Fremont ebenfalls in Empfang genommen worden[1]).

Gerichtshöfe veranlassen die Regierung, zu zahlen

Erhielten Morgan und seine Genossen von der Regierung alles, was sie verlangten? Ja, sie erhielten es. Richter Peck war der Ansicht, daß Fremont, wenn er eingewilligt habe, die Flinten zu kaufen, einen für die Regierung bindenden Kontrakt abgeschlossen habe, und Kontrakt sei Kontrakt. Der Gerichtshof nahm keine Kenntnis von der Tatsache, daß die wertlosen, für untauglich erklärten Flinten als neu bezeichnet worden waren, zog auch nicht in Betracht, daß das Geld, mit dem sie von der Regierung gekauft worden waren, tatsächlich Regierungsgeld gewesen war. Er sprach Stevens in dem Urteil gegen die Regierung 58 175 Dollar zu.

Infolge dieser besonderen Entscheidung konnte die Regierung jetzt geltend machen, daß sie gegen die Horde der Kontrahenten schutzlos sei, die die Beamten durch Bestechung dazu gebracht hätten, beschädigte Schiffe und mangelhafte Panzerung, wertlose Gewehre und Kleider aus Lumpenwolle, dünne Zelte, Decken und Schuhe und Futterbeutel, die in Stücke zerfielen, verdorbene Nahrung und ähnliche Ausrüstungsgegenstände und Vorräte anzunehmen. Kein einziger dieser Betrüger kam ins Gefängnis oder wurde auch nur damit bedroht.

---

[1]) Ebenda 99. Für die Regierung der Vereinigten Staaten eintretend, sagte der Hilfsanwalt der Vereinigten Staaten vor dem Gerichtshof:

„Die Waffen wurden von Arthur M. Eastman von den Vereinigten Staaten für 3½ Dollar das Stück gekauft, weil sie von dem Artillerieoffizier untersucht und für unbrauchbar erklärt worden waren. Sie wurden von Eastman an den Kläger für 12½ Dollar das Stück verkauft, und der Kläger verkaufte sie sofort an General Fremont für 22 Dollar das Stück. Der Regierungspreis für neue Waffen dieser Art, sofern sie von guter Qualität und für den Gebrauch geeignet sind, betrug 17½ Dollar.“ — Ebenda 98.

Dies war in Wahrheit der Beginn von J. Pierpont Morgans geschäftlicher Laufbahn; die Tatsachen finden sich unverrückbar und unangreifbar in den gerichtlichen Protokollen. Von dieser Art waren die „Patrioten", zu denen er und seine kapitalistischen Genossen gehörten; doch füttern seitdem und heute mehr als je Geistlichkeit und Politiker und seichte, kriecherische Schriftsteller das Publikum beständig mit Fabeln, die sämtlich Morgans schrankenlose Wohltätigkeit und seinen erhabenen Patriotismus dartun sollen[1]).

Achtes Kapitel

DAS AUFBLÜHEN VON MORGANS VERMÖGEN

Groß ist Mr. Morgans Macht, größer in mancher Hinsicht noch als die eines Präsidenten oder Königs", so schrieb ein akklimatisierter englischer Beobachter vor einigen Jahren[2]), eine Tatsache, die selbst für den nur gelegentlich Hinblickenden offenkundig ist und leicht unwidersprochen bleibt. Wer kann in der Tat ihre Wahrheit bestreiten? Über alle Rechtsformen und Beamte, über die höchsten Volksvertretungen und Gerichtshöfe, über Gesetze und Verfassungen, über 85 Millionen amerikanischen Volkes weit hinaus ragt dieser eine Mann empor im festen Besitz einer Macht, die ebenso ungeheuer wie verhängnisvoll ist.

Die Albany- und Susquehanna-Eisenbahn[3]), die jetzt einen Teil der Delaware- und Hudson-Eisenbahn bildet, war mit

[1]) Zum Beispiel ein Artikel mit der Überschrift: „Cleveland's Opinion of Men", in „McClures' Magazine", Aprilnummer 1909. Der Schreiber des Artikels erzählt, daß Cleveland, der mehrmals Präsident der Vereinigten Staaten war, im Jahre 1894, als eine Ausgabe von Obligationen vorbereitet wurde, von Morgans Benehmen gesagt habe: „Ich sah auch, daß es bei ihm nicht nur eine geschäftliche Angelegenheit war, sondern ein klar sehender, weitblickender Patriotismus. Er schaute nicht nach persönlichem Vorteil aus, sondern saß da als großer politischer Bankier, mit mir und meinen Ratgebern Maßregeln zur Abwendung einer Gefahr überlegend, entschlossen, in einer ernsten und gefährlichen Krisis sein Bestes zu tun."

[2]) A. Maurice Low in „The Independent", Ausgabe vom 30. Oktober 1902.

[3]) Siehe Railroad Investigation of the State of New York, 1879. Poor's Railroad Manual of the United States für 1869—70 berichtet: „Der Bau dieser Bahn ist in

öffentlichem Gelde gebaut worden, das den Kassen des Staates New York und anderer Kreise und Stadtbezirke in jenem Staate entnommen worden war. Von den 45 Millionen Dollar, die dem Schatze des Staates New York für den Bau von Eisenbahnen entzogen worden waren, ist wenigstens 1 Million Dollar der Konstruktion der Albany- und Susquehanna-Eisenbahn zugewendet worden.

Die üblichen Diebereien begleiteten ihren Bau; große Summen wurden durch alle möglichen „Grabschereien" gestohlen; und wie bei der Erie-Eisenbahn und vielen anderen Bahnen wurde der Staat um einen großen Teil seiner Darlehen betrogen. Dann erhöhte die herrschende Kapitalistengruppe das Aktienkapital der Albany und Susquehanna nominell und benutzte es zu Spekulationszwecken, bis diese Kapitalisten durch andere verdrängt wurden, die ihre Machenschaften in größerem Umfange wiederholten. Der Hauptwert dieser Eisenbahn lag darin, daß sie mit dem Kohlengrubengebiet von Pennsylvania in direkter Verbindung stand.

Zwei konkurrierende Kapitalistenparteien stürzten jetzt herbei, um sie in ihre Gewalt zu bekommen. Die eine Gruppe wurde von Gould und Fisk geführt, die andere von J. Pierpont Morgan. Die älteren Kapitalisten sahen mit äußerstem Erstaunen, wie diese jungen Männer kühn um den Besitz eines wertvollen Eisenbahnnetzes kämpften, an dessen Bau keine der beiden Gruppen irgendeinen Anteil gehabt hatte. Der alte Kommodore Vanderbilt sah es mit einer Mischung von Bewunderung und Neid. Gould war erst 33 Jahre alt und Morgan 31. Jede Partei kaufte so viele Aktien, wie sie konnte; Gould mit dem Ertrag seiner Diebstähle und Morgan möglicherweise mit dem Ertrag von Unternehmungen von der Art des Flintenverkaufs zum Beispiel. Die Wahlen der Aktionäre führten zu tumultuarischen Szenen; jede Partei beanspruchte die Wahl ihres eigenen Direktoriums und beschuldigte die andere der gröbsten Betrügereien.

---

hohem Maße durch das vom Staate bewilligte Geld unterstützt worden; die dafür ausgegebenen Summen (1 Million Dollar alles in allem) erscheinen nicht in den Hauptabrechnungen."

Ganz wie es sich gehörte, wurde der Kampf bis vor das Gericht gebracht. Einundzwanzig verschiedene Prozesse wurden von Gould und Fisk angestrengt und ein ganzes Bündel gerichtlicher Verbote dadurch erlangt. Die Morgan-Partei focht heftig dagegen. Aber solange der juristische Kampf sich auf die Gerichtshöfe der Stadt New York beschränkte, war der Sieg Goulds und Fisks sicher. Und zwar darum, weil Richter des obersten Gerichtshofes, wie Barnard und Cardozo, früher Werkzeuge Vanderbilts, jetzt Goulds Sklaven waren und alles taten, was er befahl.

Sehr bald trat eine erbauliche Situation ein. Jede Partei war so leidenschaftlich entschlossen, die andere hinauszustoßen, daß die Eisenbahn in einen Zustand vollständiger Unordnung geriet und nicht mehr in Betrieb erhalten werden konnte. Das Volk war, nachdem es 1 Million Dollar öffentlichen Geldes für ihren Bau ausgegeben hatte, gezwungen, zuzusehen, wie die beiden Parteien, von denen keine einen Dollar für ihren Bau angelegt hatte, das Eigentumsrecht beanspruchten und einander mit gerichtlichen Befehlen und Verboten in den Weg traten.

Der Ausgang war zweifelhaft, blieb es aber nicht sehr lange. Gould und Fisk wurden auf kluge Weise verleitet, einen Kontrakt zu schließen, der in der Folge zu ihrer vollständigen Niederlage führte. Der Kontrakt hatte folgenden Inhalt: Die beiden streitenden Parteien hätten, da sie zu keiner Einigung kommen konnten, im gegenseitigen Übereinkommen beschlossen, Gouverneur Hoffmann schriftlich mitzuteilen, daß es unausführbar geworden sei, die Eisenbahn in Betrieb zu erhalten, und daß daher die Einsetzung eines Staatsbeamten erwünscht sei, der sie bis zur Neuwahl von neuen Direktoren leiten solle. Diese Mitteilung wurde am 11. August 1869 an Gouverneur Hoffmann geschickt, und ihre Vorschläge wurden angenommen.

Beide Parteien des Betruges angeklagt

Weniger als einen Monat später wurden gesonderte Wahlen abgehalten; wieder beanspruchte jede Partei, daß ihre Direktoren gewählt würden. Weitere Prozesse folgten.

Gould und Fisk klagten, daß Ramsey, der Präsident der Eisenbahn, 3000 Anteilscheine für die Morgan-Partei unrechtmäßig ausgegeben habe, und verlangten die Ungültigkeitserklärung dieser Emission. Morgan, Samuel Sloan und andere der Gegenpartei rächten sich mit Anklagen, daß Gould und Fisk Gewalt und Betrug angewandt hätten. Nun trat der Staat New York dazwischen und strengte durch einen Anwalt einen Prozeß gegen beide Parteien an. Der Staat erhob die Beschuldigung, daß beide Wahlen der Aktionäre ungesetzlich, unregelmäßig und ungültig gewesen, daß falsche Stimmen mitgezählt worden seien, und sie auch in anderer Beziehung voll Betrug wären[1]). Der Staat verlangte ein Verbot, das beide Vorstände an der Besitzergreifung hindern sollte.

Der Fall kam im November 1869 noch einmal vor Richter Darwin Smith im obersten Gerichtshof zu Rochester, N. Y. Gould und Fisk befanden sich sehr im Nachteil. In der Stadt New York, mit den ihnen zur Verfügung stehenden erkauften Richtern, konnten sie den Entscheidungen vorarbeiten, aber in Rochester befanden sie sich auf einem Gebiet, wo die Macht konkurrierender Magnaten stark befestigt war. Richter Smiths Entscheidung fiel durchaus zugunsten der von J. Pierpont Morgan geleiteten Kapitalistengruppe aus, und die Albany- und Susquehanna-Eisenbahn ging in ihren Besitz über[2]).

Dies scheint J. Pierpont Morgans erster Eintritt in das Eisenbahngeschäft gewesen zu sein, in dem er später eine so mächtige Rolle spielen sollte. Von nun an waren beinahe 30 Jahre lang — bis die Periode der Organisation industrieller Truste einsetzte — Bankgeschäfte und die sogenannte „Reorganisation von Eisenbahnen" seine Hauptunternehmungen.

Die beiden Unternehmungen arbeiteten gut zusammen. Mit Hilfe von erschlichenen Finanzgesetzen zwangen die internationalen wie die nationalen Bankiers das Volk der Vereinigten Staaten durch seine Regierung, ihnen

[1]) Lanzings Reports, New York Supreme Court, 1, 308 etc. Die in der Entscheidung enthaltene Darstellung des Falles erwähnt häufig die Partei, „an deren Spitze J. Pierpont Morgan stand".

[2]) Siehe The People of the State of New York. The Albany and Susquehanna Railroad Company, Lanzings Reports N. Y. Supreme Court 1, 308—345.

Kapital zu geben, mit dem sie Eisenbahnen und anderes Eigentum aufkaufen konnten[1]). Wir haben das in den Vereinigten Staaten während des Bürgerkrieges und unmittelbar darauf herrschende Finanzsystem schon beschrieben: wie dem Volke Steuern in Höhe von 18 bis 20 Millionen im Jahre auferlegt wurden, damit die Bankiers und andere Obligationeninhaber ihre jährlichen Zinsen erhielten.

Gesetzgebung zur Begünstigung des Raubes

Aber die während des Bürgerkrieges erlassenen außerordentlichen Finanzgesetze waren nur die Vorläufer anderer, in späteren Jahren durch die Bankiers und die allgemeine Klasse der Gläubiger veranlaßten Gesetze, durch welche diese ihr Vermögen und ihre Macht sofort bedeutend vermehrten und in den Stand gesetzt wurden, den Produzenten noch viel wirksamer als vorher die Daumenschrauben anzulegen.

Das bemerkenswerteste dieser Gesetze war das am 12. Februar 1873 im Kongreß durchgebrachte, das die Entthronung des Silbers als Münze tatsächlich durchführte. Dies war derselbe Kongreß, der mit 1 Million Dollar bestochen wurde, um ein Gesetz zu erlassen, das der Pacific-Dampfschiffsgesellschaft weitere 5 Millionen Dollar Subsidien gewährte. Die Vorlage über die Demonetisierung des Silbers wurde durch eine Umgehung durchgebracht; mit keinem Worte wurde darin die Ausschaltung des Silbers erwähnt, nur wenige wußten, was sie bedeutete. Es war eine der geschicktesten Gesetzesvorlagen, die jemals im Kongreß durchgebracht worden sind, und erst nachdem sie Gesetz geworden war, fing man an, ihre geheimen Bestimmungen zu verstehen.

[1]) Im geheimen haben die Rothschilds schon lange einen mächtigen Einfluß ausgeübt, indem sie die amerikanische Finanzgesetzgebung in Händen hielten. Die gesetzlichen Protokolle zeigen, daß sie in der alten Bank der Vereinigten Staaten mächtige Personen waren. August Belmont & Co. waren ihre amerikanischen Vertreter. Im Jahre 1873 schätzte man, daß 375 Millionen Dollar amerikanische Eisenbahnpapiere außerhalb des Landes seien, hauptsächlich im Besitz ausländischer Bankiers. Der Schlußbericht der Industriekommission vom Jahre 1902 (siehe S. 404 des Berichtes) schätzte die Höhe dieser im Besitze fremder Bankhäuser und sonst im Ausland befindlichen Wertpapiere auf ungefähr 3 100 000 000 Dollar.

Die Mittelklasse wurde hart getroffen; der Geldvorrat schrumpfte sofort zusammen, die Kaufkraft des Goldes wurde erhöht und das Übergewicht der großen Kapitalisten und Bankinstitute über die Klasse der kleinen Besitzer wurde bedeutend vermehrt. Dies Gesetz wurde ungefähr zu derselben Zeit durchgebracht, als der erste Trust, die Standard Oil-Company, sich bildete, um der Lehre vom freien Wettbewerb im Handel den Todesstoß zu versetzen und den Vermittler im Geschäftsleben zu vernichten. Das war für den Mittelstand nach seiner langen Herrschaft ein trauriger Tag.

Die Vertreter des Mittelstandes im Kongreß und in anderen Körperschaften begannen jetzt eine Agitation, die mehrere Jahre dauerte[1]). Sie erhoben die Beschuldigung, daß die Entwährung des Silbers durch das Komplott John Shermans und einiger anderer bedeutender Kongreßmitglieder mit den Finanziers von Wallstreet und Europa zustande gekommen sei. In der Tat sind die Bände der „Kongreßprotokolle" jener Jahre der Reihe nach voll von Reden, in denen diese Beschuldigung immer und immer wieder vorgebracht wird. Aber das Gesetz bestand; und was den Mittelstand noch mehr reizte, John Sherman, der so heftig als Verräter und als Mietling der Bankiers angeklagt worden war, wurde wenige Jahre später zum Finanzminister der Vereinigten Staaten ernannt. Von jener Zeit an traten die nationalen und internationalen Bankiers immer unverhüllter als direkte Diktatoren in der Finanzgesetzgebung und der Politik der Vereinigten Staaten auf.

Die große Emission von Staatspapieren des Jahres 1877, die den Bankiers kolossalen Vorteil brachte, folgte auf Shermans Ernennung. Ehe wir uns jedoch dieser denkwürdigen Transaktion zuwenden, wird es gut sein, einen flüchtigen Blick auf Morgans mannigfache Tätigkeiten und ihre Art zu werfen. Die erste Firma, deren Teilhaber Morgan wurde, war die Firma Dabney, Morgan & Co., wie man sich erinnern wird, eines der Bankhäuser, die

[1]) Die Millionäre, denen die Silberminen des Westens gehörten, waren, obgleich man sie nicht zum Mittelstande rechnen kann, die Führer dieser Agitation. Eigenes Interesse trieb sie dazu.

an der bekannten Kansas Pacific-Eisenbahn-Anleihe beteiligt waren. Diese Anleihe wurde von den Leuten, die Geld anlegen wollten, hauptsächlich im Hinblick auf eine Landbewilligung von 3 Millionen Morgen in Kansas und Colorado begehrt, die die Kansas Pacific-Eisenbahngesellschaft von dem Kongreß durch Bestechung erlangt hatte und die den Anfang von nicht nur einer, sondern von vielen aufeinanderfolgenden Betrügereien und Räubereien bildete. Morgan konnte — und soweit die landläufige Auffassung ging, mit Recht — behaupten, daß es ein „rechtmäßiges Bankverfahren" sei, diese Anleihe auf den Markt zu bringen; aber die Tatsache, daß kein Bankier es ablehnte, aus der Finanzierung von Unternehmungen Nutzen zu ziehen, die, nach seinem Wissen, mit Bestechung und Betrug begonnen und ebenso fortgesetzt wurden, gibt eine sehr klare Vorstellung von der in den kapitalistischen Klassen herrschenden Moral und Ethik.

Die große Obligationenausgabe des Jahres 1877

Morgan wurde dann Teilhaber der Firma Drexel, Morgan & Co. Er fing an, sich bei sehr großen geschäftlichen Unternehmungen hervorzutun. Eine dieser Unternehmungen bestand darin, daß er die Ausgabe der 260 Millionen Dollar amerikanischer Staatspapiere vom Jahre 1877 auf den Markt brachte. Es genüge, wenn wir sagen, daß man diese Ausgabe von Staatspapieren allgemein und nicht ohne volle Berechtigung als einen der allerschlimmsten, jemals bekannt gewordenen Fälle betrachtete, wie das Volk an einige wenige Bankiers verraten wurde. Der Verkauf der Papiere wurde den folgenden Bankhäusern zugeteilt: August Belmont, den Rothschilds, J. und W. Seligmann Brothers und Drexel, Morgan & Co. in London. Dieses Syndikat verkaufte die Papiere sofort mit einem Aufschlag von 1 bis 4 Prozent über den Preis, den es der Regierung gezahlt hatte. Der Gewinn des Syndikats ging über 10 Millionen Dollar hinaus. Von Drexel, Morgan & Co. allein glaubte man, daß sie einen Reingewinn von 5 Millionen Dollar „gemacht" hatten. Ihre ganze Tätigkeit bestand einzig und

allein darin, als konzessionierte unternehmende Vermittler für eine Regierung zu handeln, die über diese Papiere auch ohne Zwischenhändler hätte verfügen können. Außerdem konnten die beteiligten Bankiers die Papiere für sich selbst zu Vorzugspreisen kaufen und dann durch die verbündeten Landesbanken die übliche Praxis durchführen, doppelte Zinsen einzuziehen — einmal Zinsen von der Regierung und zweitens Zinsen für das auf Grund derselben Papiere ausgegebene Bargeld[1]).

Diese Unternehmungen umfaßten augenscheinlich nur einen Teil von Morgans mannigfacher Tätigkeit in den Jahrzehnten, die dem Bürgerkriege folgten; man kann wohl überzeugt sein, daß er zur selben Zeit in eine Menge rein privater Geschäfte verwickelt war, deren Einzelheiten niemals öffentlich bekannt wurden. Selbst von seinen öffentlich bekannten Unternehmungen sind die in den gerichtlichen Protokollen niedergelegten Tatsachen mehr Andeutungen als wirkliche und vollständige Berichte über die zugrundeliegenden Umstände. Die Bankiers und Geschäftsleute hatten allen Grund, ihre Angelegenheiten mit der größten Heimlichkeit zu umgeben, besonders wenn diese Angelegenheiten in irgendeiner Weise mit der Verwertung amtlicher Tätigkeit für eigene Zwecke, mit dem verdächtigen Erlaß parteiischer Gesetze oder der Übertretung von Gesetzen zusammenhingen. Der ganze Kaufmannsstand wurde von dem Gedanken geleitet, das Publikum soviel wie möglich im Dunkeln zu lassen; und selbst wenn die üblichen gesetzlichen Untersuchungskommissionen, von höchster Gesetzesmacht umgeben, nur die an der Oberfläche liegenden Tatsachen auf milde Art festzustellen suchten, ohne zu sehr in die Tiefe zu gehen, stießen sie der Regel nach bei jeder Wendung auf Hindernisse.

Wurden Tatsachen öffentlich bekannt, so geschah dies

---

[1]) Die skandalösen Umstände dieser Obligationsausgabe verursachten im ganzen Lande lebhafte Erregung und riefen im Kongreß hitzige Debatten hervor. Am 24. Januar 1879 nahm der Senat der Vereinigten Staaten einen Vorschlag an, den Finanzminister Sherman um Aufklärung zu ersuchen über die angeblich von Banken und Syndikaten erhobenen doppelten Zinsen. — Siehe Senate Executive Document, No. 9, 1879.

zufällig und trotz aller Anstrengungen der betreffenden Magnaten, sie zu vertuschen. Manchmal versorgten erbitterte Konkurrenten die Untersuchungskommissionen mit Enthüllungen; bei anderen Gelegenheiten versuchte ein Magnat den andern bei der Verteilung der Beute zu betrügen oder auf seine Kosten Vorteile zu erlangen, und dann pflegte man den Streit vor Gericht zu bringen, wobei wenigstens einige bemerkenswerte Punkte aufgedeckt wurden. Es kann nicht stark genug betont werden, daß auf jede, von Untersuchungskommissionen und Staatsbeamten gegen Kapitalisten erhobene Anklage der Unehrlichkeit und Bestechung hundert solche Anklagen von Kapitalisten selbst ausdrücklich gegen ihren eigenen Stand vorgebracht wurden, eine Tatsache, die durch die umfangreichen gerichtlichen Protokolle von der ersten Zeit der Regierung der Vereinigten Staaten an bis zur Gegenwart überreich bestätigt wird.

Morgan und William H. Vanderbilt

Morgan hatte es nicht nötig, sich um das „Vertrauen" irgendeines anderen zu bewerben; er war ein grausamer, angriffslustiger Finanzmann, von herrischer, ja leidenschaftlicher Natur und von großer Macht auf seinem eigenen Gebiete — dem Bankgeschäft. Sein Charakter war von jener entschlossenen, despotischen Art, die es ablehnt, sich von irgendeinem Menschen oder einer Folge von Umständen hindern zu lassen, und seine Handlungsweise zeichnete sich nicht durch Zartgefühl aus. „Seine Art, zu handeln, ist drastisch," schrieb einer seiner Biographen von seinen Eisenbahnorganisationen, „und die Besitzer jüngerer Wertpapiere haben manch saures Gesicht gezogen, aber sein Vorgehen scheint wirksam gewesen zu sein. 1 bis 3 Millionen Dollar werden gewöhnlich als die Kommissionsgebühr angegeben, die das Haus J. Pierpont Morgan & Co.[1]) dafür erhielt, daß es die Reorganisation verstand und ausführte."

Zwischen diesen Zeilen kann man deutlich lesen, von

[1]) Die Nachfolger von Drexel, Morgan & Co.

welcher Art Morgans „wirksames“ Vorgehen war; es wird weiterhin in dieser Erzählung durch seine eigenen Worte und Taten noch mehr beleuchtet werden.

Entgegen der so weit und so beständig verbreiteten Schilderung sind viele Kapitalisten nicht Männer von persönlichem Mut in dem Sinne, daß sie Mann gegen Mann einander gegenübertreten und es buchstäblich, wie man zu sagen pflegt, einander „gehörig geben“. Verschlagenheit, Habgier, Niederträchtigkeit und Verrat, die das Geschäftsleben durchtränken und in der Tat die Grundlage eines erfolgreichen Geschäftes sind, erzeugen sowohl physische wie moralische Feigheit. Die Kapitalisten sind wohl fähig, ihre Kämpfe durch Rechtsanwälte auskämpfen zu lassen, aber den meisten von ihnen fehlt es infolge einer gewissen Entartung an der Fähigkeit, auf andere Menschen einen starken, direkten, persönlichen, männlichen Einfluß auszuüben, wie ihn der kämpfende Seeräuberhäuptling alter Tage auf seine Schar ausübte. Morgan bildete eine der wenigen Ausnahmen. Verbunden mit seinem Reichtum war bei ihm eine kraftvolle kriegerische Persönlichkeit, eine ungeheure geistige und physische Lebenskraft; er war ein Mann, der seinen Willen ebensosehr bloß durch brutale Stärke wie durch Vernunftgründe durchsetzen konnte, der durch Beweise überzeugen und, wenn es notwendig war, durch Gewalt einschüchtern und in Schrecken versetzen konnte.

Eine solche Verbindung im Verein mit Reichtum und Erziehung (denn er hatte höhere Schulen besucht) und einer vollständigen Kenntnis aller geschäftlichen Kniffe mußte sich als unüberwindlich oder fast unüberwindlich erweisen. Selbst seine durch eine unglückliche Entstellung des Gesichts hervorgerufene äußere Erscheinung vermehrte den kraftvollen Eindruck und den Schrecken, den er einflößte. Nicht unpassend nannte er seine Jacht The Corsair; er war eine moderne, mit dem Gewande der Gegenwart bekleidete Verkörperung eines antiken Korsaren, dessen Eigenschaften sich neuen Verhältnissen angepaßt haben.

Große Magnaten unterwerfen sich ihm

Anstatt sich in Vanderbilts Vertrauen einschleichen zu müssen, zwang er jenen hochmütigen Magnaten, sich mit ihm zu verständigen. Diese Tatsache bezeugte Morgan selbst in dem Prozeß, der aus Vanderbilts Süd-Pennsylvania-Eisenbahnprojekt entstand — einem Unternehmen, das schon früher beschrieben wurde. Morgan hatte allerdings als Vanderbilts finanzieller Vertreter gehandelt, aber er hatte auch bedeutenden Anteil an der Pennsylvania-Eisenbahn, und sein Bankhaus vertrat große ausländische Besitzansprüche an jene Linie. Vor allem war er scharf dahinter, die Interessen J. Pierpont Morgans zu wahren. In einem Verhör, am 13. Dezember 1885 vor dem Untersuchungsbeamten John H. Weiß im Bundesgericht zu Philadelphia, erzählte er, daß er, als er im Juni 1885 aus Europa zurückkehrte, „zu der Überzeugung gekommen war, es müsse etwas geschehen, um eine größere Harmonie in die Hauptlinien zu bringen", und er fügte hinzu, daß er geglaubt habe, „man könne auf Mr. Vanderbilt einen genügenden Druck ausüben, um ihn zum Verkauf der Süd-Pennsylvania-Linie zu veranlassen". Über die besondere Art dieses „Druckes" wurde keine Erklärung abgegeben, aber diejenigen, die mit der ungeheuren zwingenden Macht der Pennsylvania-Eisenbahn, mit der Macht von Morgans Bank und den mit ihm in Beziehung stehenden Banken vertraut waren, waren über seine Bedeutung nicht im Zweifel. Der Friedensvertrag zwischen den kriegführenden Magnaten wurde schließlich an Bord von Morgans Jacht abgeschlossen. Worin bestand Morgans Anteil? Um seine eigenen Worte zu gebrauchen, er „kaufte von der Süd-Pennsylvania und verkaufte an die Pennsylvania". Welche Belohnungen er als Vermittler erhielt, wurde nicht öffentlich bekannt gemacht; wir können vermuten, daß seine Rechnung nicht gering war. Dieser Frieden, wie alle solche Kontrakte, wurde nur geschlossen, um gebrochen zu werden; die Reading-Eisenbahn, die nach dem Vertrage für gewisses Eigentum entschädigt werden sollte, erhob die Beschuldigung, daß sie betrogen worden sei; daraus entstand der Prozeß.

Bis zu dieser Zeit, d. h. bis zum Jahre 1886, hatte Morgan keine große Rolle als Eisenbahnmagnat gespielt; er machte sich mehr als mächtiger Bankier bemerkbar, dessen Spezialität es war, Eisenbahnen zu reorganisieren. Man darf aber nicht annehmen, daß unter „Reorganisation" kostspielige Verbesserungen in der äußeren Ausstattung und dem Betrieb von Eisenbahnen verstanden wurden, wie die Einführung von Vorrichtungen und Ausrüstungen zu größerer Sicherheit und die Verringerung der Gefahr für Passagiere und Eisenbahnarbeiter. Eine „Reorganisation" bestand in dem Reduzieren oder in dem summarischen Auslöschen der Schulden und in dem Ersinnen neuer Pläne, nach denen der Gewinn größer sein würde.

Wiederholte Anklagen wegen Betrugs

Dafür, daß er das tat, wurde Morgan als ein Mann von wunderbarem erfinderischem Scharfsinn gepriesen — als ein Finanzmann erster Größe. Häufig jedoch teilten — wie wir sehen werden — die kleinen Aktionäre diese Ansicht nicht; und gelegentlich vergaßen sie die von ihnen erwartete Dankbarkeit so weit, daß sie ihn vor Gericht des Betrugs anklagten[1]).

Das Aggressive in seinem Charakter und seiner Handlungsweise, seine wilde Kühnheit in der Zertrümmerung von Hindernissen, seine Verachtung jeder künstlichen Beschränkung durch das Gesetz, seine Nichtachtung der öffentlichen Meinung und die Art, wie er es verstand, seine Gewalt dort anzuwenden, wo sie die besten Resultate hervorbringen würde — alle diese Eigenschaften und Fähigkeiten waren gerade diejenigen, die zu jener besondern Zeit notwendig waren.

[1]) Z. B.: In dem Falle der Toledo-Eisenbahn und Terminal-Company brachte die Ohio-Sparkasse und -Kredit-Gesellschaft beim Bundesgericht in Toledo, Ohio, am 5. August 1907 einen Protest ein mit der Behauptung, daß beim Verkaufe jener Bahn Betrug verübt worden sei und zwischen Morgan und anderen Eisenbahnmagnaten ein geheimes Einverständnis bestanden habe. Durch dies geheime Einverständnis sei, so wurde behauptet, ein Abkommen erreicht, wonach durch Unterdrückung konkurrierenden Angebots der Besitz zu einem niedrigen Preise verkauft wurde; dies sei geschehen, um nicht sichergestellte Gläubiger zu betrügen. Der Protest wurde zurückgewiesen.

Neuntes Kapitel

MORGAN ALS BANK- UND EISENBAHNKÖNIG

Am 2. Januar 1889 wurde von den drei Bankhäusern Drexel, Morgan & Co., Brown Brothers & Co. und Kidder, Peabody & Co. ein als „privat und vertraulich" bezeichnetes Zirkular versandt. Die äußerste Sorgfalt war darauf verwendet worden, daß dieses Dokument nicht seinen Weg in die Presse fände oder auf andere Weise bekannt würde. Man hatte in der Tat außergewöhnliche Vorkehrungen getroffen, um seinen Inhalt mit allen Vorsichtsmaßregeln der Geheimhaltung zu umgeben.

Woher diese Furcht? Weil dieses Zirkular eine — unausgesprochen als Befehl aufgefaßte — Einladung an die großen Eisenbahnmagnaten enthielt, sich in Morgans Haus in der Madison-Avenue Nr. 219 zu versammeln und dort, nach der Ausdrucksweise des Tages, eine „eisengepanzerte" Verbindung einzugehen. Der Plan war, einen festen Pakt zu schließen, der die Konkurrenz zwischen gewissen Eisenbahnen vernichten und die Bahninteressen einheitlich zusammenfassen sollte, so daß man das Volk der Vereinigten Staaten noch wirkungsvoller bluten lassen könnte als vorher. Um für den Fall, daß etwas über die Natur des Unternehmens in die öffentliche Presse durchsickern sollte, den Schein zu wahren, garnierten die Gründer ihre wirklichen Pläne mit einer Kette ablenkender Phrasen. Ihr einziges Ziel bestehe, so drückten sie sich liebenswürdig aus, in der Gründung einer Vereinigung, „um volkstümliche, vernünftige, gleichmäßige und feste Preise aufrechtzuerhalten", und — so fügten sie hinzu — ein weiteres Ziel würde in dem Sammeln statistischen Materials über die Eisenbahnen bestehen.

Durch solche Vorwände wurde niemand außer den Leichtgläubigen und Unwissenden getäuscht.

Jenes Zirkular ist ein historisches Dokument und verdient mehr als vorübergehende Beachtung; und wer mit den Kräften, die damals am Werke waren, vertraut ist, wird ihm mit Recht eine viel größere Bedeutung zuerkennen als den Botschaften der Präsidenten, den Anordnungen des Kongresses oder den Entscheidungen der Gerichtshöfe.

Zu einer Zeit, als jeder auf Gesetz oder auf Präzedenzfällen beruhende Klagegrund benutzt wurde, um darauf zu bestehen, daß die Industriemächte unverändert in demselben Zustande verharrten, kam dieses Zirkular wie eine Herausforderung. Das geschriebene und das ungeschriebene Gesetz erklärte streng, daß das, was man Konkurrenz im Handel nennt, lebendig erhalten werde, und daß, wenn es sich nicht aus eigener Kraft erhalten könne, das Gesetz seine Aufrechterhaltung verlangen müßte. Was die Konkurrenz hervorgerufen und ihr Berechtigung verliehen hatte, ging vorüber, aber keine der gesetzgebenden Körperschaften erkannte die neuen Bedingungen oder traf irgendwelche Vorkehrungen für sie. Die Magnaten aber machten sich klar, daß das alte System allgemeiner Konkurrenz anfing, schnell zu veralten, und daß die Zeit für eine systematische Organisation der Industrie gekommen war. Und während so die gesetzgebenden Körperschaften ein Gesetz nach dem andern scheinbar als „Verordnungen des suveränen Volkes der Vereinigten Staaten" erließen, versandten einige wenige Magnaten ein kurzes Zirkular, das tatsächlich wirkungsvoller war als ganze Bände von Gesetzen, die im Angesicht der vorwärts treibenden ökonomischen Kräfte schließlich kraftlos sind.

Aber die Ansichten des Volkes im allgemeinen und das eigene Interesse der Mittelklasse waren gegen jeden Umsturz des Konkurrenzsystems. Mochten auch die Magnaten die Ankündigung ihrer Zwecke milde halten und mochten sie auch ihre Ziele noch so harmlos darstellen, der Plan dieser Gruppe von Bankiers und Eisenbahnkönigen mußte sicherlich den schärfsten Argwohn erregen. Eine ruhelose, trübe Gemütsstimmung durchdrang die Masse des Volkes. Es war

voll Mißtrauen gegenüber jeder von den Magnaten aufgestellten Behauptung und immer bereit, unter freundlichen Ankündigungen unheilvolle Pläne zu sehen. Überdies war die Definition der Magnaten von „vernünftig" der des Volkes in seiner Gesamtheit diametral entgegengesetzt. Beträge und Forderungen, die von den Magnaten als „vernünftiger Ausgleich" überzuckert wurden, erschienen dem Verständnis des Volkes außerordentlich unvernünftig: als grobe Erpressungen, denen das Gesetz gebührende Beachtung schenken sollte.

Allmähliches Zugrunderichten der Mittelklasse

Auf das Geheiß der Mittelklasse wurden überall Gesetze durchgebracht, die sich wenigstens oberflächlich gegen die willkürliche Macht der Magnaten und die Konzentration der Hilfsquellen richteten. Seit der Unterdrückung und Auflösung der großen Arbeiterbewegung des Jahres 1886 wurden von dieser Seite ernste Angriffe nicht mehr befürchtet. Aber die Vernichtung der Mittelklassen mußte langsam und vorsichtig vonstatten gehn.

Arbeiteraufstände — politische oder andere — konnten durch Gewalt und richterliche Entscheidungen und bei den Wahlen durch Bestechung und Betrug vernichtet werden. Vorkommendenfalls pflegte bei der Unterdrückung der arbeitenden Klassen die ganze Mittelklasse mit den Interessen der Besitzenden zusammen zu gehen. Doch wenn es sich beim Kampf um die Herrschaft nur um die Mittelklasse und die Plutokratie handelte, dann hatten die Magnaten guten Grund, die Mittelklassen nicht zu offen anzugreifen. Das Land wimmelte von Organisationen von Gewerbetreibenden, Maklern und kleinen Händlern, und im Westen und Süden befand sich als Verbündeter der Farmerbund in seiner größten Macht. Diese Mittelklasse maßte sich die Bedeutung an, das „Volk" zu sein. Die von ihr benutzte und ausgebeutete Arbeiterklasse besaß, um ihre Ansichten zu verbreiten und ihre Forderungen zum Ausdruck zu bringen, nur wenige unbekannte Fachzeitungen und hatte, obwohl sie die ungeheuer große Masse

der Wähler umfaßte, nicht einen einzigen wirklichen Vertreter in politischem Amt. Aber die Interessen der Mittelklasse waren durch Tausende von Zeitungen und Zeitschriften, durch eine Schar politischer Redner, Anwälte und Universitätsprofessoren und durch die Kraft des herrschenden Gesetzes und der Wirtschaftseinrichtungen vertreten.

Morgan leitet die Sache

Diese Tatsachen dürften eine ziemlich klare Vorstellung von der Zusammensetzung und den Ansprüchen jener Mittelklasse geben, die durch die Nachricht von der Zusammenkunft in Morgans Haus in krampfhafte Erregung versetzt werden mußte. Eine folgenschwere Versammlung war es sicherlich, die am 8. Januar 1889 in Morgans Herrenhaus zusammenkam. Wen bemerken wir da? Dem Anschein nach private Bürger, in Wirklichkeit Herrscher des Landes: Jay Gould mit seinem am Gängelbande geführten Sohn George; Stickney aus dem Nordwestgebiet; Roberts von der Pennsylvania-Eisenbahn; den geschmeidigen Depew, das Echo der Vanderbilts; Sloan von der Delaware-, Lackawanna- und Western-Eisenbahn und ein halbes Dutzend weitere Magnaten oder ihre bevollmächtigten Wortführer. Die ehrenwerten gesetzgeberischen Körperschaften mochten über die Ratsamkeit dieser oder jener gesetzgeberischen Maßregel würdevoll debattieren; der geräuschvolle „Kongreß der Vereinigten Staaten" mochte feierlich zusammentreten und, nachdem er Monate in Großsprecherei verbracht hatte, behaupten, Gesetze gegeben zu haben; die hohen und mächtigen Gerichtshöfe mochten eine strenge Miene aufsetzen und mit Wichtigtuerei ihre Entscheidungen verabfolgen. Aber in jenem Zimmer in Morgans Hause saßen viele der tatsächlichen Herrscher der Vereinigten Staaten, saßen die Männer, welche die Macht hatten, in der Bestimmung dessen, was geschehen solle, das letzte Wort zu sprechen.

Morgan führte den Vorsitz bei der Versammlung und kam mit gewohnter schroffer Offenheit direkt zur Sache. Dank einem stenographischen Bericht über die Verhandlungen,

dessen wir glücklicherweise habhaft werden konnten, ist das Werk jener Versammlung klar. Der Name der Organisation sollte sein: „Interstate Commerce Railway Association", ihr wesentlicher Zweck das Aufhören der Konkurrenz unter ihren Mitgliedern. Aber wie sollte irgendein Magnat verhindert werden, mit einem andern zu konkurrieren, oder von einem Eingriff in das Gebiet eines anderen zurückgehalten werden? Welche Strafen sollte es geben, und wie konnten sie erzwungen werden? Sicherlich konnte kein Gesetz angerufen werden, um die Durchführung eines solchen Übereinkommens zu erzwingen, denn das Gesetz untersagte Ringbildungen ausdrücklich, und jede Gesetzgebung würde nicht nur unwirksam sein, sondern die Ausdehnung des ganzen verbrecherischen Paktes aufdecken.

Morgan erläßt ein Ultimatum

Es gab jedoch eine weit größere Macht als die des Gesetzes, die Macht des aufgehäuften Geldes. Wäre irgendeiner der anwesenden Magnaten geneigt gewesen, dem vorbereiteten Programm zu widersprechen, so wurde ihm die Strafe sofort klar vor Augen geführt, als Morgan verkündete:

„Ich bin, wie ich glaube, in bezug auf die hier vertretenen Bankhäuser zu der Erklärung autorisiert, daß, wenn eine Organisation auf der von der Kommission unterbreiteten Grundlage und mit einem unter Beteiligung der Bankiers gebildeten Exekutivkomitee, das seine Vorkehrungen soll durchsetzen können, praktisch möglich ist, diese Bankhäuser für den Bau von Parallellinien oder zur Erweiterung von Linien, die nicht von jenem Exekutivkomitee gebilligt worden sind, keine Geschäfte mit Wertpapieren machen und auch alles in ihrer Macht Stehende tun werden, um solche Geschäfte zu verhindern. Ich möchte, daß dieses deutlich verstanden wird."

Die Drohung oder das Versprechen, wie man es verschieden auslegen konnte, wurde zweifellos verstanden. So ungeheuer groß auch der Reichtum der anwesenden oder vertretenen Magnaten war, nicht einer von ihnen oder eine

Vereinigung von ihnen wagte (wenn auch Neigung vorhanden war), einem solchen Ultimatum Trotz zu bieten. Dies tun, hieße, den rachsüchtigen, vernichtenden Zorn einer Clique von nationalen und internationalen Bankiers herausfordern, deren Geld und Macht die verderblichsten Wirkungen hervorrufen konnten. Auch gab es keinen irgendwie möglichen Weg, sich an eine höhere Gewalt zu wenden.

Was tat es, wenn viele der gesetzgebenden Körperschaften der Staaten Verbindungen zur Beschränkung des Handels mit Strafen belegt hatten? Was tat es, wenn die zornige Mittelklasse mit wildem Geschrei die Durchführung dieser Gesetze verlangte? Was tat es, daß nach dem geschriebenen wie nach dem ungeschriebenen Gesetz dieser Zwangserlaß der Bankiers eine verbrecherische Verschwörung war? Jeder Mann jener Versammlung wußte, daß er nach dem Urteil der herrschenden Gesetze an einer Verschwörung teilnahm, doch niemand fürchtete ernsthaft, daß die zahlreichen Landes- und Staatengesetze streng gegen ihn zur Anwendung gebracht werden würden. Die Versammlung fühlte sich auf so sicherem Boden, daß an die Möglichkeit einer Verfolgung überhaupt nicht gedacht wurde.

Eine andere in jener Zusammenkunft (eine „Konferenz" nannte man sie) auftretende Erscheinung verdient Erwähnung. Wie sehr Menschen als Nichtigkeiten angesehen wurden, auch wenn sie Magnaten waren, und wie sehr der Besitz als das allein Wichtige betrachtet wurde, das zeigte sich bei der Art der Abstimmung. Die Namen der Magnaten wurden beim Aufruf der Stimmen nicht genannt; man erwartete, daß die inkorporierten Eisenbahnen ihre Stimmen abgaben, und diese waren es auch, die abstimmten. So wurde statt des Namen Gould der Name seiner Eisenbahnen aufgerufen; die Missouri-Pacific und die Wabash stimmten ab, nicht Gould. Was hätte schöner, einfacher und direkter sein können, so frei von Heuchelei, so sehr dem Geiste der anwesenden menschlichen Geldsäcke entsprechend? Wenn diese Methode nur auch im Kongreß angenommen würde, so würde für das allgemeine Verständnis viel gewonnen werden; denn solange die alten Methoden dort noch be-

stehen, würden die meisten unserer „Staatsmänner" nicht verlästert werden, wenn die Stimmliste von Korporationen und nicht von vermeintlichen Vertretern des Volkes gebildet würde.

Wenn eine bloße Drohung der mächtigen, von Morgan geführten Bankiers genügte, um eine Gruppe der Eisenbahndiktatoren der Vereinigten Staaten zu überzeugen oder in Furcht zu versetzen, was konnte die Bankmacht dann nicht vollbringen, wenn sie ihre Geldkraft energisch einem bestimmten Ziele zuwandte? Weder ein kapitalistischer Gegner, noch irgendeine Regierung konnte dieser Macht widerstehen. Wie weit sie in der erfolgreichen Durchführung ihrer Pläne und in der Zerstreuung aller Hindernisse durch ihren Terrorismus gehen konnte, zeigte sich typisch in einem bekannten Obligationenhandel vom Jahre 1895, wobei die Regierung der Vereinigten Staaten von einem Syndikat von Bankiers mit Morgan an der Spitze unterstützt und gezwungen wurde, dem Wesen nach ein Geschenk von vielen Millionen Dollar für das Privilegium eines nominellen und vorübergehenden Anspruchs auf einen Goldvorrat herzugeben, den dieselben Bankiers nur kurze Zeit vorher der Schatzkammer der Vereinigten Staaten entzogen hatten.

Was Wallstreet über Morgan dachte

Ehe wir dieses Unternehmen beschreiben, wollen wir eine Abschweifung machen, um über einige dazwischentretende Ereignisse aus Morgans Laufbahn zu berichten. Sein Vater starb im Jahre 1890 und hinterließ ihm ein oberflächlich auf 10 Millionen Dollar geschätztes Vermögen. Es ist aber unnötig, zu sagen, daß J. Pierpont Morgan schon damals ein unabhängiger Multimillionär war. Daß er von einem großen Teil des im Finanzgebiet lebenden Elements intensiv gehaßt wurde, ist unleugbar, aber es war ein Haß, der nicht aus einem Einwand gegen seine Methoden hervorging, sondern daraus, daß er in der Brutalität oder in der Feinheit jener Methoden die andern erheblich übertraf. Alle ihn schmähenden Mitglieder seiner eigenen Klasse

hatten im Grunde irgendeinen persönlichen, in erbitterter Feindschaft zum Ausdruck kommenden Klagegrund, von Morgan überlistet oder übertroffen worden zu sein. Hätte er ihnen nur die geringste Möglichkeit gegeben, sie würden ihn umgarnt und betrogen und sich an der Tat geweidet haben.

Aber mit Ausnahme eines einzigen hervorragenden Gegners, auf den wir später zu sprechen kommen werden, kam er allen zuvor und überwand sie alle, und vielen von ihnen hinterließ er die bittere Erinnerung an ihren Zusammenstoß mit ihm, aber sonst nichts. Unzweifelhaft trug Morgans Persönlichkeit viel zu diesem allgemein verbreiteten Hasse derjenigen, die mit ihm in Berührung kamen, bei; er konnte nie in den Verdacht geraten, zu den salbungsvollen Leuten zu gehören, die voller Schmeichelei und sanfter Arglist sind. Er war vielmehr eine Art Raufbold auf den Finanzgebieten, kriegerisch und unbarmherzig, von rauher, gebieterischer Art, schonungslos gegenüber den Gefühlen oder Interessen derer, die auf irgendeine Art seinen Willen oder seine Pläne kreuzten.

Diese persönlichen Details waren jedoch der großen Masse des Volkes weiter im Lande nicht bekannt. Die populäre Ansicht über Leute von öffentlicher Bedeutung bildete sich beinahe vollständig nach dem, was die Zeitungen sagten, und diese schilderten mit seltenen Abweichungen Morgan immer als großes Finanzgenie und wohlwollenden Herrn. Bei Morgans finanziellen Unternehmungen verloren große Scharen von Leuten aus der Mittelklasse wie auch Leute, die auf der Stufenleiter der Wohlhabenheit höher standen, große Summen Geldes, das ihnen durch die Börsenspekulationen in Wallstreet entrissen wurde. Aber sie tadelten Morgan nicht persönlich deswegen; ihre Erbitterung richtete sich gegen die ganze Gattung, das Ungeheuer Wallstreet. Und doch war unter den so Beraubten nicht ein einziger, der nicht mit voller Überlegung darauf ausgegangen wäre, sich selbst auf Kosten irgendeines andern zu bereichern; selbst diejenigen, die ihre Kapitalien einer „berechtigten Geldanlage“ wegen in Aktien steckten, taten es mit dem vollen Bewußtsein, daß, je niedriger die bei den

Eisenbahnen und in den Fabriken gezahlten Löhne und je länger die tägliche Arbeitszeit der Arbeiter wären, desto glänzender die Aussichten auf eine größere Dividende.

Gleichzeitig wurde der auf dem Finanzgebiet gehaßte Morgan wegen seiner weitreichenden Macht und seines unbarmherzigen Vorgehens bei der Durchführung seiner Ziele sowohl wie bei der Erledigung von Schuldposten in hohem Grade gefürchtet. Seine Politik bestand darin, so nahm man an, in einer Korporation einen schwachen Punkt herauszufinden und sie dann „nach ihrem ganzen Wert auszupressen" — eine Beschuldigung von sehr großer Voreingenommenheit, insofern als jeder andere erfolgreiche Finanzmann unstreitig dieselben Methoden verfolgte, wenn auch nicht immer auf demselben Wege. Seine Lieblingsredensart, wenn man ihn nach seinen Unternehmungen fragte, war: „Ich halte mich nicht meiner Gesundheit wegen in Wallstreet auf." Seine Feinde verbreiteten es flüsternd, daß er ein „Freibeuter in der Finanzwelt" sei; seine Bewunderer — diejenigen, die aus seiner Freigebigkeit Nutzen zogen — verkündeten laut seine Größe.

Morgan tritt als Kohlenmagnat in den Vordergrund

Wie Morgan verfuhr, als er zusammen mit William H. Vanderbilt im Jahre 1893 die Philadelphia- und Reading-Eisenbahn von McLeod an sich riß, davon haben wir schon eine Beschreibung gegeben. Als Eisenbahn war die Reading-Linie nicht ausgedehnt; ihr großer Wert lag in ihrem Besitz von Anthrazitkohlengruben, von großen ungeschürften Lagern und in ihrem Kohlenfrachtverkehr.

Seiner andern vielseitigen Macht fügte Morgan jetzt die eines Kohlenmagnaten hinzu. Die Verfassung von Pennsylvania untersagte es, wie wir gesehen haben, den Eisenbahngesellschaften ausdrücklich, Kohlenbergwerke zu besitzen und zu betreiben. Aber es existiert kein Gesetz, das die sehr Reichen nicht umgehen konnten. Gesellschaften von Strohmännern wurden organisiert, und obwohl jedermann wußte, daß diese Gesellschaften nur eine Umgehung bedeuteten, so unternahmen die Behörden des Landes doch

keine Schritte dagegen, und als sie nach vielen Jahren der Untätigkeit in kraftloser Weise eine Klage einbrachten, appellierten die Magnaten an den obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten; aus diesem Prozeß gingen die Eisenbahnen im Jahre 1909 siegreich hervor, da die Entscheidung von so zweideutigem Charakter war, daß sie einer zu ihren Gunsten gleichkam.

Zwei unmittelbar darauf folgende Resultate verkündeten Morgans Einzug als Herrscher auf dem Kohlengebiet. Auf beide haben wir in einem früheren Kapitel hingewiesen, sie werden aber hier eine Wiederholung vertragen. Jeder, der in seinem Haushalt Hartkohle verwendete, wurde besteuert, um Morgans Vermögen weitere Millionen hinzuzufügen. Der Preis für Heizkohle wurde um 1,25 bis 1,35 Dollar gegen die frühere Forderung für die Tonne erhöht. Das zweite Resultat bestand in einem schnelleren Verfahren zur Vernichtung der unabhängigen Kohlenproduzenten. Durch eine Reihe unbarmherziger Vorgänge[1]) wurden diese Unabhängigen ruiniert und vertrieben, nicht ohne viel Gejammer über Unterdrückung und gellende Klagen über Betrug.

Dabei waren die Gruben tatsächlich von ihnen selbst oder von ihren Vorgängern durch Betrug erworben worden. Die Bestechung der gesetzgebenden Körperschaften von Pennsylvania durch einzelne Personen und Korporationen zur Erlangung von Kohlengruben und anderen Privilegien und besondern Rechten ist zugegebenermaßen so dreist gewesen, daß die gesetzgebenden Körperschaften sich im Jahre 1847 gezwungen sahen, mit selbstgerechter Prahlerei ein „Gesetz zur Festsetzung und Bestrafung des Vergehens der Bestechung" zu erlassen, worin das Geben oder Empfangen einer Bestechung zum Kapitalverbrechen gestempelt wurde, das mit einer Geldstrafe bis zu 5000 Dollar oder mit fünf Jahren Gefängnis zu bestrafen sei[2]). Dieses Gesetz wurde sehr leicht genommen, es hatte nur die

[1]) Siehe Zeugenaussage vor der Kommission des Hauses für den Handel von Staat zu Staat: House Reports, Fifty-second Congress, Second Session, 1892—1893, Bd. 1.

[2]) Laws of Pennsylvania, 1847, 217.

Wirkung, das Bestechungswesen zu verfeinern und zu verdunkeln. Ein zweites Gesetz wurde am 3. März 1860 erlassen und ein drittes am 29. April 1874; diese Gesetze wurden von den Leuten, die eingetragene Privilegien zu erlangen suchten, ebenso scherzhaft aufgefaßt, und die Bestechung ging beständig weiter[1]). Wieder und wieder wurden die gesetzgebenden Körperschaften von Pennsylvania gezwungen, Untersuchungskommissionen einzusetzen, um über diese oder jene Beschuldigung, daß Bestechungen angewandt worden seien, zu berichten; einer der wenigen Fälle, daß einer der Bestochenen einmal ins Gefängnis wanderte, ereignete sich in den Jahren 1879 bis 1880 bei den gerichtlichen Verhandlungen auf Grund des Aufstands-Entschädigungs-Gesetzes.

Es bedurfte einer gewissen Entschuldigung, um der großen Preissteigerung der Kohlen den Anschein der Notwendigkeit zu verleihen. Die Kohlenmagnaten sorgten im voraus dafür. Sie fragten, wie sie die höhere Forderung hätten vermeiden können. War die Kohlenproduktion nicht zurückgegangen? Und waren die Frachtsätze nicht außerordentlich hoch? Aber die Regierung wußte, daß diese Behauptungen erdichtet waren. Die Hauskommission für den Handel von Staat zu Staat hatte einstimmig berichtet, daß die Kohlenmagnaten die Kohlenförderung absichtlich herabgesetzt hätten; daß, obgleich die Ausbeutefähigkeit der Kohlenlager 50 Millionen Tonnen im Jahr betrage, nur ungefähr 40 Millionen Tonnen gefördert würden, um so den Anschein von Mangel hervorzurufen. Und was die Frachtsätze für Kohlen betrifft, so berichtete die Kommission: „Obgleich die Frachtbeförderung von Kohlen billiger besorgt werden könne als die von fast allen andern Fracht-

[1]) Eine der vielen aufeinanderfolgenden Skandalaffären, die aus der Korruption der gesetzgebenden Körperschaften von Pennsylvania hervorgingen, bestand in der Durchbringung eines Gesetzes im Jahre 1876 im Interesse der Holzinteressenten. Summen von 300 bis 500 Dollar wurden einzelnen Mitgliedern der gesetzgebenden Körperschaften bezahlt oder angeboten, damit sie für oder gegen das Gesetz stimmten. Das Gesetz wurde genannt: „Ein Gesetz zur Regulierung des Zolls und anderer Ausgaben, aufzuerlegen und einzuziehen von den Floßholz-Gesellschaften." Es wurde von gewissen Interessenten bekämpft. Siehe „Testimony before the Committee to Investigate the Means to Secure or Defeat the Passage of the Boom Bill." Pennsylvania Legislative Docs., 1876, Bd. 5.

gütern, bezahlen sie doch beinahe doppelt so hohe Sätze wie für Weizen und Baumwolle[1]).“

Ohne Umschweife: diese Ringbildung war eine Verschwörung und krimineller und zivilrechtlicher Verfolgung ausgesetzt. Aber weder das Landes- noch das Staatengesetz wurde dagegen geltend gemacht. Die Hauskommission berichtete, daß das Gesetz für den Handel von Staat zu Staat ein zu unwirksames Gesetz sei, um danach zu verfahren, und damit endete das Gerede über eine strafrechtliche Verfolgung. Der Regierungsmechanismus der Vereinigten Staaten wurde tatsächlich (wie in vielen anderen Fällen) zum Mitschuldigen des Kohlenrings, indem er ihm gestattete, aus den Leiden der großen Volksmasse noch enormere Erpressungen herauszuquetschen.

Übertragung großer Eisenbahnnetze

Morgans beide Kompagnons, Frank und Anthony Drexel, starben und hinterließen jeder ein Besitztum von 25 Millionen Dollar. Auch sie hatten den ruhmreichen Namen von Philanthropen erworben; vor ihrem Tode hatten sie zusammen die Summe von 8 Millionen Dollar zur Gründung verschiedener Wohltätigkeitsanstalten in und bei Philadelphia hingegeben. Seit ihrer Partnerschaft mit Morgan hatten sie natürlich alle seine Unternehmungen geteilt.

Da Gold die internationale Handelswährung war, verfolgte die Regierung der Vereinigten Staaten die Politik, eine gewisse Summe als Reserve des Schatzamtes zurückzubehalten. Als aus diesem oder jenem Grunde dieser Reservefonds erschöpft war, sah sich die Regierung gezwungen, Schuldscheine auszugeben, um ihn wieder zu füllen.

Die mächtige Junta der führenden nationalen und internationalen Bankiers zwang die Regierung der Vereinigten Staaten mit Entschiedenheit und Vorbedacht zur Ausgabe dieser Obligationen. Sie taten es, indem sie dem Staats-

[1]) House Reports, usw., 1892—1893, 1. 4.

schatz sein Gold entzogen und dann in Scheingeschäften jenes Gold gegen Staatsschuldscheine zurückverkauften. Die Staatsschatzscheine und Greenbacks, die einen großen Teil der Umlaufsmittel der Regierung der Vereinigten Staaten umfaßten, waren in Münze einlösbar. Diese Bestimmung wurde so ausgelegt, daß man die Bezahlung in Gold verlangte. Die Bankiers pflegten dem Unterschatzamt der Stadt New York große Haufen von Staatsschatzscheinen und Banknoten zu überbringen und sie in Gold einzutauschen. Dieses Gold pflegten sie dann in ihren Gewölben aufzuspeichern. Die Leiter der Regierung bemerkten diesen Vorgang durchaus und wußten sehr wohl, daß der Endzweck in der Erzwingung einer Ausgabe von Staatspapieren bestand. Nachdem die Bankclique die Obligationen erhalten hatte, konnte sie zweierlei tun — sie konnte eine große Menge derselben mit erhöhtem Kurs an kleinere Banken, Sparkassen, Versicherungsgesellschaften, an den Grundbesitz und an Geldanleger im allgemeinen verkaufen, und sie konnte einen Teil der Ausgabe, der als Basis zur Ausgabe neuen Umlaufgeldes einbehalten wurde, auch nutzbar machen. Die großen Privatbankiers, wie Morgan, hatten als Hilfe ihre Reihe von Nationalbanken, durch welche die Obligationsausgaben in Umlaufsgeld verwandelt werden konnten, und die altehrwürdige Erpressung des doppelten Zinsennehmens konnte durchgeführt werden.

„Plündern" der Regierung

Im Jahre 1894 war die Regierung dazu gebracht worden, diesen Bankiers zwei Obligationsausgaben von je 50 Millionen Dollar auszuhändigen. Ihr Gewinn erreichte, wie man schätzte, mehr als 10 Millionen. Zur Adventszeit des Jahres 1895 war der Staatsschatz der Vereinigten Staaten wieder ohne Gold. Wohin war das Gold gekommen, das die Regierung nur kurze Zeit vorher zu Wucherpreisen erworben hatte? Die Berichte der großen Bankhäuser gaben die Antwort. Gegen Ende Januar hatten 26 Bankhäuser der Stadt New York in ihren Gewölben einen Schatz von 65 Millionen Dollar in Gold. Gleich darauf belief sich die

Summe, alles in allem gerechnet, auf 129 Millionen Dollar. Die Regierung schrie auf in Hilflosigkeit; man erzählte, daß Präsident Cleveland privatim gesagt habe: „Die Banken haben das Land bei der Gurgel gepackt."

Im geeigneten Moment trat ein Syndikat von Bankiers öffentlich auf und bot der Regierung großmütig an, sie gegen Obligationen mit Gold zu versehen. Dieses Syndikat wurde gebildet von J. P. Morgan & Co., August Belmont & Co., als Vertreter der Rothschilds James Speyer, der National City-Bank und vier andern, außerordentlich mächtigen Nationalbanken.

In den Verhandlungen mit Präsident Cleveland über die Ausgabe der Obligationen war Francis Lynde Stetson, der seit dem Jahre 1887 regelmäßig Morgans Rechtsbeistand gewesen war, sein Abgesandter und kluger juristischer Vertreter. Stetson war Jacob Sharps Anwalt gerade zu der Zeit gewesen, als Sharp im Jahre 1884 den New Yorker Magistrat durch Zahlung von 500 000 Dollar dahin gebracht hatte, ihm ein Privilegium für eine Broadwaystraßenbahn zu geben. Auf Grund seiner Tätigkeit bei Sharps Unternehmungen wurde er im Jahre 1886 von der Senatskommission des Staates New York einem strengen Verhör über die Broadway-Eisenbahn unterworfen. Nachdem Sharp die New Yorker Aldermen mit Erfolg bestochen hatte, versuchten Elkins und Widener, die ihrerseits den Gemeinderat von Philadelphia und die gesetzgebenden Körperschaften von Pennsylvania bestachen und Multimillionär-Magnaten von Straßeneisenbahnen wurden, die Broadway-Eisenbahn (wenn auch diesmal ohne Erfolg) für einen Zeitraum von 999 Jahren zu pachten; als Unterpfand ihrer guten Gesinnung deponierten sie 10 000 Anteilscheine der Broadway-Aktien, die sie sich verschafft hatten, bei Drexel, Morgan & Co.[1]) Morgan wußte, daß jeder einzige dieser Anteilscheine durch Bestechung erworben und daß das ganze Broadway-Privilegium so erlangt worden war. Vielleicht war Stetsons ausgezeichnete und geschickte

[1]) Siehe Testimony of James W. Forshay, President of the Broadway and Seventh Avenue Railroad Company, New York Senate Committee on the Broadway Railroad, 1886, 491—492.

Arbeit für Sharp eine große Empfehlung für ihn bei Morgan.

Nachdem Cleveland im Jahre 1888 in seiner zweiten Kandidatur für die Präsidentschaft der Vereinigten Staaten geschlagen worden war, nahm er seine juristische Tätigkeit wieder auf und assoziierte sich mit Stetson. Cleveland wurde im Jahre 1892 wieder zum Präsidenten gewählt; darauf war Stetson im Weißen Hause ein häufiger und vertrauter Besucher. Diese verschiedenen Umstände wurden vielfach besprochen und besonders kritisch, als Cleveland im Jahre 1895 tatsächlich beschuldigt wurde, das Volk der Vereinigten Staaten offenbar an das durch Stetson vertretene Morgan-Syndikat verkauft zu haben.

Ein Achtzehn-Millionen-Geschenk

Die Situation war damals so: Das Syndikat hatte den Staatsschatz der Vereinigten Staaten seines Goldes beraubt; es hatte dann eine Ausgabe von Obligationen erzwungen und erklärt, daß es allein das verlangte Gold liefern könne. Dies war eine leicht zu durchschauende Unwahrheit. Viele Mitglieder des Kongresses drangen in Cleveland und John G. Carlisle, den Finanzminister, die Obligationsausgabe zu einer „populären" zu machen. Mit „populär" meinte man nicht die Masse des Volkes, die weder Gold noch irgendeine andere Art von Geld besaß, sondern die kleineren kapitalistischen Interessenten. Cleveland und Carlisle übergaben jedoch die 62 Millionen Dollar vierprozentiger Obligationen dem Morgan-Syndikat zum Preise von 104. Das Syndikat verkaufte die Obligationen sofort wieder zu 118, 119 und 120 an Geldanleger in Amerika und Europa und erzielte, wie man schätzte, einen direkten Gewinn von ungefähr 18 Millionen Dollar[1]). Diese Zahl stellte die Summe dar, die der Regierung zugeflossen wäre, wenn der Obligationenhandel

[1]) Dieser mit der Regierung am 8. Februar 1895 abgeschlossene Obligationen-Kontrakt wurde einige Tage geheimgehalten. Nach der Ausgabe der Obligationen überwachte Morgan den Empfang der Zeichnungen in seinem Büro persönlich. Der Wunsch, von ihm Obligationen zu kaufen, war so groß, daß er 22 Minuten, nachdem das Angebot begonnen hatte, verkündete, daß keine weiteren Zeichnungen angenommen werden würden; der ganze Vorrat von Obligationen sei verkauft.

ohne das vermittelnde Verfahren ausgeführt worden wäre. Der mit der Regierung abgeschlossene, ganz und gar von den Bankiers unter Morgans Leitung diktierte Kontrakt gab dem Syndikat fernerhin das Anrecht auf alle Obligationenausgaben bis zum nächsten 1. Oktober und gestattete ihm, die Zeit zur Ablieferung der Hälfte der Gesamtsumme in Gold selbst zu wählen.

Von allen Seiten kamen die schärfsten Anklagen gegen Cleveland einerseits und Morgan andererseits. Selbst Zeitungen von der Partei Clevelands, die ihn regelmäßig unterstützten, verurteilten den Handel als skandalös und erklärten, daß die Regierung schamlos „durch Bauernfängerei" ausgeplündert worden sei, wenn nicht in Wirklichkeit eine noch schlimmere Beschuldigung gegen ihre höchste Exekutivgewalt vorgebracht werden könne[1]). Seine eigene politische Partei sagte sich von Cleveland los. Aber wie gleichgültig die großen Magnaten auf Stürme der Kritik herabsahen, davon gewinnen wir einen bezeichnenden Einblick durch die Tatsache, daß Morgan den gegen seine Handlungen

---

[1]) Kaum war der Reservefonds an Gold durch diese Obligationenausgabe von 62 Millionen Dollar erlangt worden, so wurde er durch die Bankiers schnell wieder geleert. Gegen Ende des Jahres 1895 verbreiteten sich düstere Gerüchte, daß eine neue Obligationenausgabe im Gange sei. Diese Gerüchte wurden durch den Erlaß eines privaten Zirkulars von J. Pierpont Morgan & Co. bestätigt, das ihre Absicht kundtat, ein Syndikat zu bilden, um eine erwartete weitere Ausgabe von 200 Millionen Dollar Regierungsobligationen zu übernehmen. Morgan und seine Teilhaber sahen einen Gewinn von 20 Millionen Dollar voraus. Augenscheinlich wußte Morgan genau, wieviel die Regierung aufzunehmen beabsichtigte; als die Regierung ihren Aufruf erließ, entsprachen die Bedingungen denen des Zirkulars, das Morgan eine Woche vorher ausgegeben hatte. Es folgte eine so allgemeine Empörung, daß Cleveland und sein Kabinett gezwungen waren, das Morgan-Syndikat preiszugeben und die neue Anleihe mit einer Ersparnis von 20 Millionen Dollar für den Staatsschatz auf den allgemeinen Markt zu bringen.

Es braucht als typische und denkwürdige Tatsache kaum erwähnt zu werden, daß Morgan in seiner amtlichen Korrespondenz und in seinen öffentlichen Bekanntmachungen sich als angetrieben durch „patriotische Erwägungen" und durch den Wunsch, „den besten Interessen der Regierung und des Volkes" zu dienen, darstellte. Ein Wallstreet-Makler bezeichnete dies in einer öffentlichen Bekanntmachung zynisch als „bestrickenden und einträglichen Patriotismus". Als Morgan die neue 200-Millionen-Dollar-Anleihe in seine Gewalt zu bekommen suchte, fragte ihn ein befreundeter Bankier, ob er nicht einige Details über die Pläne des Syndikats erfahren könne, ehe er sich beteiligte. „Kann Ihnen nichts Näheres mitteilen", soll Morgan geantwortet haben. „Wenn Sie Geld machen wollen und das Gold haben, beteiligen Sie sich. Wenn nicht, au revoir."

erhobenen Anklagen keine Beachtung schenkte, dagegen über die Veröffentlichung einer Beschreibung seiner Person als „eines Magnaten von rubinfarbenem Angesicht“ unverhohlenen tiefen Unwillen zeigte. Er war in bezug auf die Entstellung seines Gesichts sehr empfindlich.

Soweit auch kritische Bemerkungen über seine Handlungsweise gingen, sie verschwanden bald wieder, und gerade die Zeitungen, die an erster Stelle ihn in Worten zerrissen hatten, kehrten zu ihrer alten schmeichlerischen Art, ihn als einen glänzenden Finanzmann und Philanthropen zu preisen, zurück. Von allen Magnaten hegte keiner eine schärfere Verachtung für die Zeitungen als Morgan. Keiner wußte besser als er, daß, was für Ausfälle sie auch gelegentlich machten, ihre Richtung im ganzen doch leicht durch die Interessen der Besitzenden geregelt werden konnte.

Nichts für die Arbeitslosen

Um jedoch die ganze Bedeutung des Regierungsverfahrens bei diesem besonderen Obligationenhandel zu erkennen, durch welchen einigen wenigen schon mit Reichtum überladenen Bankiers ein Geschenk von reichlich 18 Millionen Dollar gemacht wurde, muß man sich die Verhältnisse unter der Masse des Volkes, besonders nach der Panik des Jahres 1893 ins Gedächtnis zurückrufen. In normalen Zeiten betrug nach der Schätzung von Caroll D. Wright, der einige Jahre Arbeitskommissioner des Bundes war, die Zahl der Arbeitslosen immer ungefähr 1 Million Männer, Frauen und Kinder. Nach der Panik des Jahres 1893 wuchs diese Zahl vielleicht auf 3 Millionen. Die Regierung rührte nicht einen Finger, um irgendeinem dieser Arbeitslosen zu helfen, auch wurden weder Mittel zur Linderung dieses Elends, noch die Ursachen seiner Entstehung in Betracht gezogen. Maßregeln wurden getroffen, um Protestversammlungen in den Straßen zu unterdrücken, und Führer von Arbeitervereinigungen wurden unter der vorgeblichen Beschuldigung der Verachtung der Bundesgerichtshöfe in das Gefängnis geworfen. Noch im Jahre 1894 hatte Cleveland reguläre Truppen

gegen die streikenden Eisenbahnarbeiter ausgeschickt. Immer und in jeder Hinsicht führte die Regierung nur die Befehle aus, die ihr von den alle ihre Handlungen beherrschenden großen Kapitalisten zugingen.

Zehntes Kapitel

MORGAN DER „UNVERGLEICHLICHE FÜHRER DER INDUSTRIE"

Zur Adventszeit des Jahres 1898 setzte eine epochemachende Bewegung zur Zusammenfassung und Zentralisierung des Besitzes an Eisenbahnlinien, Industriezweigen, gemeinnötigen Betrieben und Bergwerken ein. Die Trustperiode war jetzt unwiderstehlich im Gange. Nach einem fast dreißigjährigen Kampf in den Gerichtshöfen und auf dem lebhaften Tummelplatz der Politik und Industrie sah sich die Mittelklasse vollständig betrogen.

Acht Jahre vorher, im Jahre 1890, hatte man im Staate New York etwas erreicht, was in überschwenglichen Ausdrücken als bemerkenswerter Triumph verkündet wurde. Damals hatten die Gerichtshöfe den Zuckertrust nach der Verfügung des gemeinen Rechtes, wonach keine Korporation berechtigt sei, ihre Rechte, Machtbefugnisse und Verpflichtungen durch ihre Aktionäre oder auf andere Art einem Direktorium zu übertragen, für ungesetzlich erklärt[1]).

[1]) The People of the State of New York versus: „The North River Sugar Refining Company, 121, N. Y., 582."

Nachdem die Regierung das Vergehen dieser großen Betrügereien unbestreitbar bewiesen hatte, zahlte die Amerikanische Zuckerraffinerie-Gesellschaft zur Wiedererstattung des Erschwindelten im April 1909 mehr als 2 Millionen Dollar an die Regierung. Aber diese zwei Millionen Dollar deckten nur einen Teil des lange fortgesetzten Betrugs. Es wurde keiner von denen bestraft, die aus diesem Diebstahl Nutzen gezogen hatten; die Bestrafung einiger unbekannter Zollwäger und einiger Beamte des Trusts war die einzige Maßregel, die man ergriff. Allerdings wurden die Direktoren des Zuckertrusts im Jahre 1909 auch verklagt. Die Anklage bezog sich jedoch nicht auf die Zollbetrügereien, sondern auf die Verletzung des Antitrust-Bundesgesetzes — eine nichtssagende Anklage, denn eine Verurteilung daraufhin führte in der Praxis nur zu einer nominellen Geldstrafe.

Die Mittelklasse verkündete frohlockend, daß kein Trust einen so fundamentalen und durchgreifenden Beschluß überleben könne. Aber jener Klasse war eine neue Überraschung vorbehalten. Die damals bestehenden Truste nahmen diese Entscheidung, statt irgendwelche Bestürzung zu zeigen oder ihre Auflösung vorzubereiten, mit höchst ärgerlichem Gleichmut auf und schritten dazu, ihrer eigenen Körperschaft unter Umhängung eines gesetzlichen Mäntelchens Dauer zu verleihen. Sie wurden nicht nur beständig größer und mächtiger, sondern betrogen unausgesetzt, besonders der Zuckertrust mit den Havemeyers an der Spitze, durch falsches Abwiegen importierten Zuckers die Regierung systematisch in ungeheurer Weise. Diese Betrügereien wurden eine lange Reihe von Jahren fortgesetzt, und als sie im Jahre 1909 öffentlich bekannt wurden, schätzte man den Betrag, um den die Regierung so betrogen worden war, auf mehrere zehn Millionen Dollar.

Abgesehen von diesen riesigen Schwindeleien, verblieb der Zuckertrust so absolut sicher in seinem Monopol, daß er alle Konkurrenten leicht vernichten, Tariftabellen vorschreiben und bei dem ganzen Handel einen Gewinn erpressen konnte, den einige maßgebende Persönlichkeiten auf 55 Millionen Dollar jährlich oder von der Zeit seiner Organisation an bis zum Jahre 1909 auf eine Gesamtsumme von 660 Millionen Dollar schätzten.

Die Plutokratie in voller Macht

McKinleys Wahl zum Präsidenten der Vereinigten Staaten, zusammen mit einem Kongreß, dessen Majorität seine Ansichten teilte, war ein deutliches Zeichen dafür, daß die Plutokratie volle Macht erlangt hatte — eine Macht, die in regelrechtem Kampf gewonnen war und deshalb als volkstümliche Billigung der durch große Magnaten und Truste ausgeübten Herrschaft angesehen wurde.

Von jetzt ab, das war klar, brauchten die Truste keine Gegnerschaft der Regierung, auch keine scheinbare, mehr zu fürchten; denn wenn auch angebliche gesetzliche Maßnahmen die fundamentale Herrschaft der Truste niemals

schädigten, so verursachten sie doch beständige Belästigungen und Kosten.

Als McKinley sein Amt antrat, wußten die Magnaten aller Art, daß die Trustbewegung volle, durch private Abmachung bekräftigte Freiheit hatte, ungehindert und unbelästigt vorwärts zu gehen, abgesehen vielleicht von einem gelegentlichen Eingriff mit schauspielerischer Wirkung für das Volk. Infolgedessen blühte das Geschäft der Trustorganisation ganz öffentlich; ein Trust nach dem anderen wurde gebildet; fast alle bekannten Erzeugnisse wurden umfaßt. Das Werk wurde mit phänomenaler Geschwindigkeit und Wirkung fortgeführt. Die Mittelklasse sah ohnmächtig zu, wie Fabriken, Eisenbahnen, Gas- und Elektrizitätsanlagen, Straßenbahnlinien, Telephonnetze und Bergwerke aus dem Zustande persönlichen oder einfachen Gesellschaftsbesitzes in die Trustform umgewandelt und Eigentum großer einzelner Korporationen mit verblüffenden Summen von Kapital und unbeschränkter Herrschaft über ungeheure Arbeiterscharen wurden.

Bei diesem revolutionären Werk, der Organisation von Trusten, war J. Pierpont Morgan einer der ersten Oberbefehlshaber. So unerläßlich es in diesem Werke ist, das Verfahren zu beschreiben, durch welches er seinen Reichtum erwarb, ebenso notwendig ist es, auf die Dienste hinzuweisen, die er und seinesgleichen dem Fortschritt leisteten. Wenn man nur die fortschrittlichen Bewegungen in Betracht zieht, so ist es unwesentlich, aus welchen Motiven sie entstanden; das, was geschah, ist das einzige, was historisch zählt. Niemand kann leugnen, daß diese revolutionären Kapitalisten einzig durch ehrgeizige persönliche Ziele: Habgier, Mammon und die Sucht nach Macht angetrieben wurden. Aber schließlich waren sie doch Revolutionäre, ohne es zu wissen, und gerade die Art kapitalistischer Revolutionäre, die zu jener besonderen Zeit notwendig waren.

Starke, grausame Männer, unerschrocken in ihrer Hinterlist und hinterlistig in ihrer Unerschrockenheit, waren zur Vernichtung des alten halsabschneiderischen, willkürlichen, individualistischen Konkurrenzsystems notwendig. Jene schwerfällige, geizige, kleinlich denkende Gesellschaft, die

Mittelklasse, ganz erfüllt von dem Behagen des Bauches und von ihren engen konventionellen Vorschriften, setzte ihre persönlichen Interessen den Forderungen des Fortschritts entgegen. Sie lehnte es ab, sich zu rühren; sie schützte sich hinter Mauern besonderer Gesetze; sie versuchte eine rückschreitende Bewegung. Unter diesen Bedingungen waren Morgan und seine Genossen die rechten Männer für die Aufgabe: starke, gebieterische, eigenmächtige Männer, ohne Bedenken betreffs der Mittel zur Erreichung ihrer Ziele, von genügender Verachtung des Gesetzes, wenn es ihnen im Wege stand, und mächtig genug, ihm Trotz zu bieten. Sehr erfahrene Zerstörer waren sie. Aber sie waren auch Neuschöpfer. Sie rissen ein, um wieder aufzubauen. Ein verfallenes, veraltetes Industriesystem ersetzten sie durch eine weit systematischere Ordnung, den Vorläufer künftiger schönerer Systeme. Der Fortschritt wirkt oft mit seltsamen Werkzeugen.

In den auf das Jahr 1898 unmittelbar folgenden Jahren tat sich Morgan besonders in vielen dieser Trustgründungen hervor. Er war ein allgegenwärtiger Magnat, der seine Eroberungen auf industriellem Gebiet und seine Herrschaft in vielen verschiedenen Richtungen vorwärtstrieb. Jeder neue Erfolg fügte seinem Vermögen Millionen Dollar hinzu.

Das unfehlbare Rezept, Geld zu machen

Den Plan, Kohlengrubenbesitz und Eisenbahnen für Kohlentransport zusammenzubringen und zu einer Vereinigung zu verschmelzen, mit dem er einige Jahre vorher den Anfang gemacht hatte, führte er beharrlich weiter aus. Die wichtigste aller übriggebliebenen unabhängigen Gesellschaften in dem Anthrazitgebiet von Pennsylvania war die Pennsylvania-Kohlengesellschaft. Sie beherrschte einige der wertvollsten Gruben im Zentrum der reichsten Lager. Während sie ihren Arbeitern elende Löhne zahlte, hatte sie jahrelang 16% Dividende von einem Kapital von 5 Millionen Dollar eingeheimst. In ihrer Schatzkammer hatte sie in der Form eines Überschusses ein Kapital von 10 Millionen Dollar aufgespeichert.

Hier war eine herrliche Gelegenheit. Konnte irgendein wachsamer Finanzmann der Versuchung widerstehen? Sobald sich Morgan mit den lockenden Tatsachen bekannt gemacht hatte, war ein Feldzugsplan rasch entworfen. Er schickte Agenten aus, um das nordöstliche Gebiet von Pennsylvania zu durchsuchen mit dem Befehl, für Aktien der Pennsylvania-Kohlengesellschaft jeden geforderten Preis zu zahlen. Unauffällig gingen diese geheimen Abgesandten ihrer Mission nach. Monatelang durchreisten sie Pennsylvania und erlangten schließlich genug Aktien, um Morgans Herrschaft sicherzustellen; für diese Aktien war ein Durchschnittspreis von 532 Dollar für das Stück gezahlt worden.

Was tat Morgan dann? Er verkaufte den Besitz an die Erie-Eisenbahngesellschaft für 32 Millionen Dollar. Diese Bezahlung geschah in der Form vierprozentiger Nebentrustobligationen, die durch Hypotheken auf die Pennsylvania-Kohlengesellschaft und durch die New York-, Susquehanna- und Western-Eisenbahn, die kurz vorher von der Erie erworben worden war, sichergestellt waren. Auch war dieses nicht alles; eine Ausgabe von 5 Millionen Dollar Prioritäten wurde noch hineingeworfen. Aber wer beherrschte die Erie-Eisenbahn? Der hervorragende J. Pierpont Morgan. Als Privatperson kaufte er den Kohlenbesitz, und dann bestimmte er als Herrscher über die Erie-Bahn, was ihm dafür bezahlt werden sollte.

„Die Kritik," so bemerkte die Industriekommission mit der allen solchen euphemistischen amtlichen Berichten eigenen zarten Zurückhaltung, „hat dieses Verfahren mit der Begründung angegriffen, daß der von der Erie-Eisenbahn J. P. Morgan & Co. gezahlte Preis übertrieben hoch war. Zeugenaussagen vor der Industriekommission weisen darauf hin, daß dies in der Tat der höchste Preis war, der in der Geschichte des Geschäftslebens für solchen Besitz gezahlt worden ist"[1]). Was diese Kommission matt und so liebenswürdig als „Kritik" bezeichnete, war in Wirklichkeit ein allgemeines Murren des Unwillens über die Leichtigkeit und Kühnheit, mit der Morgan Millionen Dollar an soge-

[1]) Final Report of the Industrial Commission 19, 459—460.

nanntem „Gewinn" gelassen sich selbst zuwies. Über diese Art der Geschäftsführung und verschiedenes Ähnliches beruhigte sich die Industriekommission mit folgender Erklärung: „Die Möglichkeit betrügerischen Gewinns ist unter diesen Umständen ungeheuer groß"[1]). Indem die Industriekommission dies klar aussprach, überwand sie einmal beinahe ihre gewohnheitsmäßige Schüchternheit im Ausdruck und nannte die Dinge bei ihrem wahren Namen. Doch was nützte es, zu sagen, Betrug sei Betrug, wenn diejenigen, die daraus Nutzen zogen, nicht einmal vor Gericht verhört wurden? Die von Morgan bei diesem Geschäft eingesteckte Summe kann nicht in Erfahrung gebracht werden. Die Industriekommission gab sich mit der Erklärung zufrieden: „Welche Höhe der Gewinn der Bankiers erreichte, wurde durch die Zeugenaussagen vor der Kommission nicht klargestellt"[2]). Wir können wohl annehmen, daß der Gewinn auf Millionen geschätzt werden kann.

Gehindert durch einen größeren Magnaten

Im Besitz der Erie-Eisenbahn, die so reich an Erinnerungen an Jay Goulds Betrügereien und Diebstähle war, rannte Morgan unerwartet und zu seinem großen Ärger plötzlich in seine erste große Niederlage. Es kam zu dieser Niederlage bei seinem Versuch, ein betrügerisches Eisenbahngeschäft durchzuführen. Wäre es erfolgreich gewesen, so hätte er sich die Masse von wenigstens 10 Millionen Dollar an „Gewinn" aneignen können. Der Plan war von der typischen, unter den Magnaten üblichen betrügerischen Art, eine Eisenbahn aufzukaufen und sie dann (um in dem Finanzjargon des Tages zu sprechen) auf ein Haupt-Eisenbahnsystem abzuladen, das sowohl von dem Käufer wie dem Verkäufer beherrscht wurde.

Morgan hatte einen beherrschenden Anteil an der Cincinnati-, Hamilton- und Dayton-Eisenbahn. Diese Linie setzte sich aus einer Anzahl früherer Separatbahnen und aus verschiedenen gepachteten Eisenbahnen zusammen. Am 20. September 1905 kaufte die Erie-Eisenbahn jenen Anteil

[1]) Final Report of the Industrial Commission, 326. [2]) Ebenda, 460.

von einem Syndikat, an dessen Spitze J. P. Morgan & Co. stand. Die Erie-Direktoren, alles von Morgan eingesetzte Beamte, erteilten die Berechtigung zur Ausgabe von 12 Millionen Dollar vierprozentiger, in gewöhnliche Erie-Aktien zu 60 konvertierbarer Obligationen, um Morgan für die Cincinnati-, Hamilton- und Dayton-Eisenbahn zu bezahlen. So weit war das Programm glatt verlaufen.

Plötzlich erschienen von einer Seite her, die Gehorsam erheischte, Anzeichen einer sehr mächtigen Opposition. Die Erie-Direktoren wurden vorgeladen, um ihre Handlung zu widerrufen. Sollten sie sich weigern, so würde es zu teuren Gegenmaßregeln kommen, nicht nur in Prozeßform, sondern auch durch Anwendung eines Druckes, dem sie nicht würden widerstehen können. Von wem kam dieser mächtige Einspruch? Wer war der Ehrfurcht einflößende Magnat, der Morgan durch Furcht zum Rückzug bringen konnte?

Es ist niemals öffentlich bekannt geworden, wer es war, aber in Wallstreet setzte sich die Vermutung fest, daß es niemand anders als E. H. Harriman war. Es herrschte allgemein die Ansicht, daß Harriman, der die Standard Oil-Oligarchie vertrat, selbst die Herrschaft über die Erie-Eisenbahn zu erlangen suchte und daß es zu jenem besondern Zeitpunkt in seinem Interesse lag, Morgan in den Weg zu treten. Die Folge hat jene Überzeugung bestätigt: die Erie-Eisenbahn ging später in Harrimans Herrschaft über[1]). Welche geheimen Mittel auch immer angewandt sein mochten, um Morgan zu zwingen, eine andere Richtung einzuschlagen, und wer sie auch immer angewandt haben mag, sie waren durchaus erfolgreich. Die Erie-Direktoren erklärten ihr Verfahren demütig für ungültig, und die in Aussicht stehenden 10 Millionen Dollar „Gewinn" schwanden dahin wie ein Traum.

[1]) In einem Verzeichnis der großen Eisenbahnaktionäre, das im Januar 1909 von der Kommission für den Handel von Staat zu Staat veröffentlicht wurde, erschien J. P. Morgans Name nicht öffentlich als der eines Aktionärs der Erie-Eisenbahn. Aber man glaubte, daß Walter B. Horn, ein Beamter seines Büros, 14 502 600 Dollar ihrer Aktien besäße und die Firma J. S. Morgan & Co. in London ungefähr 2 Millionen Dollar. Harriman erlangte die Herrschaft über die Erie-Eisenbahn im Jahre 1909.

Was wurde aus Morgans Cincinnati-, Hamilton- und Dayton-Eisenbahn, nachdem er gezwungen war, sie zurückzunehmen?[1]) Dieses Eisenbahnnetz, das er an seine Erie-Eisenbahn beinahe zu einem so extravaganten Preise verkauft hätte, daß selbst die in solchen Machenschaften erfahrenen Leute erstaunt waren, geriet ungefähr einen Monat nach diesem mißlungenen Versuch in Bankrott.

Am 4. Dezember 1905 wurde Judson Harmon, einer der Vertrauten des Expräsidenten Cleveland, zum behördlich bestellten Verwalter der Eisenbahn mit Einschluß ihrer Nebenlinien, der Père Marquette-Eisenbahn und der Toledo-Eisenbahn und Terminal-Gesellschaft, ernannt. Jahre der Prozeßführung folgten. In diesen Rechtskämpfen wurde vor Gericht die Klage erhoben, daß Morgan, als er diese Toledo-Eisenbahn und Terminal-Gesellschaft durch Kauf während des Bankrotts zurückerlangte, und zwar als einen noch unbeschränkteren Besitz als vorher, Betrug verübt habe. Die kleineren Aktionäre und Obligationeninhaber protestierten wütend gegen diese Art der Reorganisation, die sie tatsächlich ihrer Anteile beraubte und ihnen ihr bißchen Reichtum nahm. Aber wenn sie auch Morgan mit einer Reihe von Prozessen belästigten, er fegte sie doch unerbittlich aus seinem Wege. Und mit welchem Reinergebnis? Unter seinem ausgezeichneten Plan sogenannter Reorganisation würden die neu ausgegebenen Aktien sieben Jahre lang zu einem Stimmtrust fest vereinigt werden, über den Morgan mit diktatorischer Gewalt herrschen würde, um dann mit der Cincinnati-Hamilton- und Dayton-Eisenbahn nach Belieben verfahren zu können. Überdies werden seine Kommissions-

[1]) „Movely's Manual" für 1908 (S. 230) gleitet in folgender Weise über diese Angelegenheit hinweg: Im September 1905 erlangte die Erie-Eisenbahngesellschaft einen beherrschenden Anteil an dem Aktienkapital dieser Gesellschaft (der C. H. & D. R. R. Co.), und die Rechtsgewalt der Erie-Beamten wurde auf die Linien dieser Gesellschaft ausgedehnt; aber im November desselben Jahres befreite J. P. Morgan die Erie-Eisenbahngesellschaft von allen ihren Verpflichtungen in dieser Sache, und die C. H. & D.-Beamten nahmen den Betrieb ihrer Linien wieder auf.

gebühren dafür, daß er die Eisenbahn auf solche Weise „reorganisierte", daß die kleineren Aktionäre hinausgedrängt wurden und der Besitz sich zum großen Teil in seiner Person konzentrierte, wahrscheinlich aus mehreren Millionen bestanden haben. Er ist daher teilweise, wenn auch nicht tatsächlich, für die im Jahre 1905 ihm entschwundenen 10 Millionen Dollar entschädigt worden.

Ein Kampf der Magnaten

Das übliche tägliche Bukett von Neuigkeiten wurde im Mai 1901 plötzlich durch die Nachricht belebt, daß eine Reihe großer Magnaten sich Hals über Kopf in einen erbitterten Kampf gestürzt habe. Es gab einen ungewöhnlichen Aufruhr in hohen Kreisen. Morgan, James J. Hill, die Rockefellers und Harriman, die Vanderbilts und andere höchste Persönlichkeiten waren in den Kampf verwickelt. Hier gab es in der Tat aufregende Neuigkeiten. Was bedeutete diese heftige Erregung unter den Hochstehenden? Womit fing sie an und womit würde sie enden?

Den Anlaß dazu gab Hills Versuch, den Einfluß der andern beteiligten Magnaten zu untergraben. Offenbar war dies eine Handlung, die vergeltende Maßregeln hervorrufen mußte. Hill hatte seiner Alleinherrschaft über die Great Northern-Eisenbahn, einer sich durch den Nordwesten und Canada erstreckenden Linie, kürzlich einen leitenden Einfluß auf die Northern Pacific-Eisenbahn hinzugefügt, die ein parallel laufendes Gebiet durchkreuzte. Die Inangriffnahme und der Bau der Northern Pacific-Eisenbahn waren wie gewöhnlich voll von Bestechung und politischer Korruption, von Diebstählen großer Strecken Ackerlandes, Bauholz- und Grubengebietes. Von verschiedenen Finanziers ausgeplündert, war die Northern Pacific zum Bankrott gezwungen worden. Dann hatte Hill sie in seine Gewalt bekommen.

Nun erweiterte sich sein Gesichtskreis. Warum sollte er nicht einen direkten Anteil an dem in Chicago zusammenlaufenden ungeheuren Handelsverkehr haben? Um das zu erreichen, machte er sich daran, in die Herrschaft über

die Chikago-, Burlington- und Quincy-Eisenbahn hineinzukommen. Dieser Schritt beunruhigte die konkurrierenden Magnaten; sie sahen sofort, daß die Interessen ihrer Eisenbahnen im Nordwesten und Westen sicherlich gefährdet werden würden. Wie konnten sie ihn abwenden oder wenigstens seine Resultate unschädlich machen? Der tunlichste Plan, der sich ihnen darbot, bestand darin, Hill auf seinem eigenen Gebiete anzugreifen. In klugem Vorgehen fingen sie an, die Northern Pacific-Aktien aufzukaufen. Das würde ihnen eine Stimme bei einer seiner eigenen Eisenbahnen geben. Während Harriman, von der Standard Oil-Oligarchie unterstützt, dieses tat, strengte Hill sich an, immer mehr Northern Pacific-Aktien aufzukaufen, und Morgan steckte tief im Getriebe dieses Börsenspiels, um seine eigenen ausgedehnten Interessen zu schützen.

Eine durch den Streit der Magnaten hervorgerufene Panik

Da sich die allerreichsten und mächtigsten Männer in Amerika um die Northern Pacific-Aktien rissen, wuchs ihr Marktpreis zu einer erstaunlichen Höhe an. Fünf Monate war er auf 58 heruntergegangen; jetzt stieg er manchmal täglich um 23 bis zu 300 Dollar, ja, an einem Tage für kurze Zeit bis auf 1000 Dollar die Aktie. Ein „Spekulantenring", der an Größe alles übertraf, was man vorher bei Eisenbahnaktien erlebt hatte, war die Folge. „Die Opfer, die notwendig wurden, um Geld zur Erfüllung von Kontrakten zu erlangen," so berichtet die Handelskommission, „beschleunigten den Ausbruch einer verhältnismäßig weitverbreiteten Panik"[1]). Tausende über Tausende von kleineren Inhabern anderer Eisenbahnpapiere wurden von dem Wirbel erfaßt und zugrunde gerichtet; in demselben Maße wie die Preisnotierungen der Northern Pacific-Aktien weiter stiegen, stürzten die anderer Eisenbahnaktien herab.

Das Ende dieses Kampfes ließ sich voraussehen. Die Standard Oil-Clique ging aus ihm mit größerer Herrschergewalt und vermehrter Macht auf einem Gebiete hervor, auf dem sie bis dahin nicht so stark gewesen war. Während das Land

[1]) Final Report of Industrial Commission 19, 317.

von dem kläglichen Wehgeschrei der zerstreuten Schar kleiner, um ihr unbedeutendes Vermögen gebrachter Aktienspekulanten widerhallte, kamen die kämpfenden Magnaten freundschaftlich überein, ein neues Einverständnis zu arrangieren. Das umstrittene Gebiet sollte hübsch unter ihnen verteilt werden, und die Angelegenheiten würden sich in ruhiger Weise befriedigend lösen. Eine „Vereinbarung vornehmer Männer", anders ausgedrückt „eine Interessengemeinschaft", würde ihre brüderlichen Beziehungen miteinander verkitten. Ein solcher Bund würde die Konkurrenz ersticken und die angenehme Beschäftigung, dem Volke noch größeren Tribut auszupressen, vereinfachen und erweitern.

Wer sollte zum Schiedsrichter gewählt werden? Wer besaß den gerechten Sinn, um mit der Auswahl der neuen Leiter der Northern Pacific-Eisenbahn betraut zu werden? Morgan war der für die Beilegung der Streitigkeiten erwählte Mann. Für ihn gab es jedoch keine unklare „Vereinbarung vornehmer Männer", wenn man etwas Besseres an deren Stelle setzen konnte. Er entwarf den Plan einer ungeheuer großen Besitzgemeinschaft, einer inkorporierten Genossenschaft, die sowohl an der Great Northern-, wie an der Northern Pacific-Eisenbahn einen Besitzanspruch hatte. Daraufhin wurde die „Northern Securities Company" mit einem Kapital von 400 Millionen Dollar gegründet.

Auf die Ankündigung davon regten sich die Leute im Nordwesten in heftigem Widerspruch. Wurden sie nicht schon genügend unterdrückt? Ein so vernichtendes Monopol dürfe nicht gestattet werden, erklärten sie; es würde sie in absolute Knechtschaft bringen, ein Prozeß müsse angestrengt werden, um es aufzuheben. Die Regierung der Vereinigten Staaten strengte in der Tat solch einen Prozeß an und betrieb ihn mit Nachdruck. Warum dieser Prozeß mit so großer Energie und Geschicklichkeit betrieben wurde, das ist niemals aufgeklärt worden. Lag es im geheimen Interesse gewisser mächtiger Magnaten, die „Northern Securities Company" aufzulösen? Der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten traf die Entscheidung, daß die Genossenschaft ungesetzlich sei. Aber — und diese „Aber"

kommen immer dazwischen — obgleich die Gesellschaft sich formell und schicklich auflöste, blieb das Prinzip, nach welchem sie sich gebildet hatte, praktisch in Kraft vermöge einer neuen „Vereinbarung vornehmer Männer". Der gerichtliche Erlaß war eine Sache; seine Durchsetzung gegenüber dem Kern der Angelegenheit eine ganz andere. Aber die Auflösung war der Form nach durchgebracht worden, und damit hielt man das Gesetz für befriedigt.

So war diese von der Mittelklasse als eine entscheidende Niederlage der Truste froh begrüßte Entscheidung schließlich nur leere Phrase. Gerade während diese Gegner der Truste den obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten freudig als „das Bollwerk der Wirtschaftsfreiheit" priesen, veranlaßten die Truste den Kongreß, ein Gesetz zu erlassen, das die Hauptstütze, auf die sich die Mittelklasse in ihrem Kampf mit den großen zentralisierten Korporationen verlassen hatte, umstieß.

Mehr als ein Jahrzehnt lang sahen sich die Organisatoren von Trusten einem Bundesgesetz gegenüber, das Geldstrafen oder Gefangenschaft oder beides beim Nachweis irgendeiner Tätigkeit zur Beschränkung des Handels vorschrieb. Keiner von ihnen war ins Gefängnis gewandert; auch war, da sie den ganzen Regierungsbetrieb beherrschten, keine Aussicht vorhanden, daß jemand von solch einer Strafe heimgesucht werden würde. Aber diese Gefängnisklausel war ein beständiges Ärgernis; warum sollte sie in den Gesetzbüchern bleiben, wenn man sie leicht auslöschen konnte? Und warum sollte man nicht bestimmte Beteiligte für immun erklären? Gegen eine einzelne Bestimmung, die im Falle des Nachweises eine Geldstrafe festsetzte, hatten die Magnaten durchaus nichts einzuwenden. Sie würde den Anschein erwecken, daß man sich dem Volksempfinden unterwerfe, und könnte wohl gleichzeitig von denen, gegen die sie gerichtet war, scherzhaft aufgefaßt werden. Wenn Trustmagnaten durch ungesetzliche Handlungen ungeheure Summen einheimsten, was hatte dann eine Geldstrafe von einigen Tausend Dollar zu bedeuten? Sie war zu unbedeutend, um sich darüber zu beunruhigen. Außerdem, selbst wenn in einem außerordentlichen Falle

die Geldstrafe drückend gemacht werden sollte, so konnte sie dem Konsumenten in Anrechnung gebracht werden.

Völlige Straflosigkeit für die Magnaten

Jene ärgerliche Gefängnisklausel mußte also aus dem Gesetz herausgeworfen werden, und dies geschah auf Umwegen durch ein Gesetz, das im Jahre 1903 im Kongreß durchging. Gleichzeitig bestätigte und erweiterte dasselbe Gesetz das Prinzip der Gewährung von Straflosigkeit an Trustbeamte. Es kam nicht darauf an, wie sehr und wie oft sie das Antitrustgesetz verletzt hatten, sie waren jetzt absolut vor jeder Möglichkeit geschützt, zu einer Gefängnisstrafe verurteilt zu werden.

Die Regierung mochte sie scheinbar mit der größten Wißbegier verhören und im Prozeß aus ihnen Zugeständnisse von höchst selbstanklägerischem Charakter herausziehen; diese Beweisaufnahme konnte nach dem Gesetz von 1903 bei einem gerichtlichen Verfahren nicht als Zeugenaussage gegen sie verwendet werden. Nicht nur war die einzelne Persönlichkeit befreit; die Gesellschaft selbst wurde ausdrücklich von jeder Strafverfolgung, die zu einer Geldstrafe oder einer Vermögensbeschlagnahme führen könnte, befreit.

Der Triumph der Truste war nun wirklich vollendet.

Elftes Kapitel

MORGAN AUF DER HÖHE

Um das Ende des Jahres 1902 schien J. Pierpont Morgan allem Anschein nach in der Rangordnung der amerikanischen Magnaten an erster Stelle zu stehen; kaum ein Tag verging, an dem die Zeitungen nicht irgendeine neue Heldentat von ihm verkündeten oder seiner sich beständig ausdehnenden Macht in serviler Weise ihren Tribut darbrachten. In der öffentlichen Schätzung galt er für eine übernatürlich überragende Persönlichkeit, für eine Gestalt,

die sich durch eine ungeheure und ganz besondere Vornehmheit auszeichnete und die prominentesten Verwalter politischer und industrieller Ämter in den Schatten stellte.

Der unwiderstehliche Fortschritt der Trustbewegung und die allumfassende Macht der Magnaten kann besser beurteilt werden, wenn man sich erinnert, daß gerade während Roosevelts Präsidentschaft der feindseligste Feldzug gegen die Truste geführt wurde, der je versucht worden ist[1]). Wenigstens schien es so, wenn Schmähungen und Gerichtsprozesse zählen. Aber im Grunde war Roosevelt trotz seiner Vorspiegelungen ein Werkzeug der Trustmagnaten, und diese Tatsache wurde aufs neue durch den Umstand erwiesen, daß gerade er als Präsident das Gesetz unterzeichnete, das aus dem Gesetz gegen Frachtbegünstigungen die Haftbestimmung herausstrich und damit Magnaten und Korporationen volle Befreiung von Strafverfolgung zusicherte[2]).

Es zeigte sich wieder während des großen Kohlenstreiks vom Jahre 1902, als Roosevelt gezwungen war, J. Pierpont Morgan zu bitten, einer Art schiedsrichterlicher Schlichtung zuzustimmen. Es war allerdings wahr, daß Roosevelt oder die von ihm Beeinflußten im geheimen darauf hinweisen

---

[1]) Das heißt gegen die „schlechten" Truste. Wie sogar das äußere Auftreten der Beamtenschaft mit den Interessen der herrschenden Klasse in Einklang gebracht wurde, zeigte sich in der zunehmenden Tendenz, einige „Truste" als gut anzunehmen und so die anderen als „schlecht" anzuklagen, obgleich alle Truste durch Verletzung des geschriebenen Gesetzes bestanden.

[2]) „Mut, Ehrlichkeit und das Gnadengeschenk des gesunden Menschenverstandes sind nach Mr. Roosevelts Ansicht die drei Dinge, die die Menschen groß machen werden" . . ., so schrieb A. Maurice Low in „The Independent" in der Ausgabe vom 30. Oktober 1902. Während Roosevelt die Magnaten auf diese Art demütig um Kapital bat, um seine Kampagne zu finanzieren, und sie durch Gesetz von der Gefangenschaft befreite, nahm er im Jahre 1907 besondere Veranlassung, die öffentliche Meinung gegen Moyer, Haywood und Pettibone, Beamte der „Western Federation of Miners" zu beeinflussen, als diese im Gefängnis die gerichtliche Untersuchung gegen sich erwarteten. Sie wurden später von der erdichteten Anklage des Mordes, die von mächtigen kapitalistischen Interessenten gegen sie vorgebracht worden war, um die fortschreitende Arbeiterorganisation, deren Führer sie waren, in Mißkredit und zur Auflösung zu bringen, freigesprochen. Sicherlich war Roosevelt außerordentlich mutig, indem er die Schwachen und diejenigen angriff, von denen er keine Unterstützung und kein Kapital erwarten konnte. In neuerer Zeit hat kein Mann gelebt, der mehr überschätzt worden ist, auch keiner, der das Volk durch leeres Geschwätz mehr zum Narren gemacht hat.

konnten, daß es für die Kohlenmagnaten ratsam wäre, zu einem Vergleich zu kommen; sie könnten sonst wegen Verletzung des Gesetzes, das den Eisenbahnen den Besitz von Kohlenbergwerken untersagt, Strafverfolgung erleiden. Aber die Magnaten, die wohl wußten, wie oft sie dieses törichte Gerede gehört hatten, und wie leer und wirkungslos das alles war, konnten belustigt und voller Verachtung daran vorübergehen. Dann folgte das Schauspiel, wie der Präsident der Vereinigten Staaten — in der Theorie der Vertreter von 85 Millionen Menschen — gezwungen war, mit einigen wenigen Magnaten nach ihren eigenen Bedingungen zu parlamentieren und zu unterhandeln. „Der eine Mann, der die Geldleute beherrschte," schrieb A. Maurice Low (der zweifellos einer der am besten unterrichteten Zeitungskorrespondenten in Washington war), „war Mr. J. Pierpont Morgan. Da alles andere fehlgeschlagen war, mußten seine Dienste gewonnen werden." Morgan zeigte sofort, daß er die Macht besäße, das zu tun, was, wie der Präsident der Vereinigten Staaten zugab, die höchste, in seiner eigenen Person konzentrierte Exekutivgewalt des Landes nicht tun konnte — eine Tatsache, die Low veranlaßte (wie schon früher erwähnt), ehrfurchtsvoll auszurufen: „Groß ist Mr. Morgans Macht, größer in mancher Hinsicht noch als die eines Präsidenten oder Königs." Roosevelt mochte öffentlich damit prahlen, daß er jenen Streik beigelegt habe, tatsächlich aber benutzte Morgan Roosevelt schlau dazu, eine Schlichtung gerade in dem Moment herbeizuführen, in dem die Magnaten sie für staatsklug hielten, und mit dem günstigsten Resultat, das sie in jener besonders beunruhigenden kritischen Lage erhoffen konnten[1]).

[1]) Low sagt: „Folgendes war in nuce die Situation, die von Mr. Morgan und Mr. Root während der fünf Stunden besprochen wurde, die sie an jenem Sonnabend, als Krieg und Frieden in der Schwebe waren, auf der Jacht des ersteren zusammen zubrachten: Den Streik weitergehen zu lassen, bedeutete Möglichkeiten, an die niemand auch nur zu denken wünschte. Es könnte das Öffnen von Pandoras Büchse bedeuten. Es könnte Brandstiftung und Aufruhr und Blutvergießen in dem Kohlengebiet bedeuten. Es könnte in der Stadt New York sogar Schlimmeres bedeuten. Schon schrien die Armen nach Brennmaterial, und noch hatte der Winter seine Hand nicht einmal leicht auf die Stadt gelegt. Es könnte einen solchen Zustand der Dinge bedeuten, daß die ganze Armee ihn nicht in Schranken hätte halten können."

Beherrschung von 55000 Meilen Eisenbahn

Zwischen Morgan, dem frühreifen jungen Manne des Jahres 1861, der so eifrig hinter dem Gelde her war und die Unionsarmee so erfolgreich mit schlechten Flinten betrog, und Morgan, der unmeßbaren Geldgröße des Jahres 1902, lag eine lange Spanne Zeit von einigen vierzig Jahren. Vier Jahrzehnte hatte er unaufhörlich um großen Reichtum gekämpft; Tausende von ehrgeizigen, demselben Ziele nachjagende Wallstreetstreber hatten sich während dieser Zeit übermäßig angestrengt und waren in elendem Mißerfolge untergegangen. Überall konnte Morgan im Vorwärtsschreiten mit eigenen Augen die Trümmer sehen, auf deren Mißgeschick sich viel von seinem Glück aufbaute. Und worin bestand schließlich das Resultat seines auf Gelderwerb gerichteten Lebens? Von seinem anderweitigen Besitz gibt es keinen genauen authentischen Bericht, aber der Umfang seiner Eisenbahnbesitzungen läßt sich feststellen. Moody schrieb, daß er im Jahre 1902 mit 55 000 Meilen Eisenbahn „identifiziert" wurde[1]). „Diese," erklärte Moody, „beherrschen Wegerechte, Kohlenland, Kopfstationen, Konkurrenzlinien, Dampfschiffsverbindungen und ähnliches."

Seine Eisenbahnunternehmungen, so groß sie auch waren, wurden durch seine noch größeren Unternehmungen in der Bildung von Trusten etwas in den Schatten gestellt. „Mr. Morgan," schrieb Moody weiter, „ist im wesentlichen die belebende Kraft, der Schöpfer und der Beherrscher der gegenwärtigen amerikanischen industriellen Kräfte." Ein wohltönender Satz, aber sehr übertrieben. Lange vor jener Zeit hatte John D. Rockefeller das Prinzip der Zentralisation der Industrie dargetan. Morgan war nicht der einzige, der belebend und schöpferisch oder herrschend tätig war; er war nur einer der leitenden Praktiker beim Umwandeln industrieller Verhältnisse aus der Konkurrenz- in die Trustform. „Er ist fraglos," fuhr Moody fort, „der kühnste, fähigste und weitsichtigste aller modernen ‚Finanzgenerale', die an der Spitze der modernen Bewegung für den Kon-

[1]) „The Truth about the Trusts," 107.

solidierungsgedanken in Produktion und Vertrieb der Güter stehen. Dies läßt sich leicht durch die Tatsache beweisen, daß die Unternehmungen, in denen sein Einfluß vorherrschend ist, heute die stärksten und geschicktest angelegten aller großen Verbindungen oder ‚Truste' sind"[1]).

Morgans Organisation des Stahltrusts

Welches war der außergewöhnlich starke und geschickt angelegte Trust, auf den Moody so hochtrabend hinweist? Es war der große Stahltrust. Braucht es erwähnt zu werden, daß dies durchaus nicht das einzige Erzeugnis Morgans von dieser Art war? Er hatte an der Organisation so vieler Truste Anteil, daß der Ausdruck „Morganisation der Industrie" sich wie ein Schreckensruf überallhin verbreitete. Es ist jedoch kaum notwendig, sich mit diesen anderen Trusten zu beschäftigen; als ein kristallklares Beispiel von Morgans Methode wird der Stahltrust zweifellos genügen.

Dieser Trust, das mag von vornherein ausgesprochen werden, war keine lumpige Sache von einigen hundert Millionen Dollar. Er war ein Unternehmen, das der Anstrengung eines „großen Generals der Finanz" würdig war. Die Feder mag beim Niederschreiben straucheln, aber irgendwie wollen wir doch versuchen, die Tatsache zum Druck zu bringen, daß dieser Trust mit mehr als einer Milliarde Dollar Kapital ins Leben trat.

Diesem Stahltrust (oder United States Steel Corporation, wie er sich zu nennen beliebte) wurde allmählich eine sehr große Anzahl wichtiger Anlagen einverleibt: Anlagen in vielen Teilen der Vereinigten Staaten: Eisen- und Stahlwerke und Fabriken von Zinnwaren. Eisen- und Stahlwaren von jeder Art und Beschaffenheit waren unter den Erzeugnissen der Fabrikanlagen, die in dieser riesenhaften Korporation zusammengefaßt wurden, enthalten. Es beliebte ihr, sich nicht als Eigentümerkorporation sondern als Vermögensverwaltungs-Gesellschaft zu bezeichnen. Es gelang ihr nicht, alle in den Vereinigten Staaten vorhandenen Fabrik-

[1]) Ebenda 106—107.

anlagen zusammenzuschließen, aber von denen, die außerhalb blieben, dienten viele große Werke, die mit ihr verbündet waren, zweifellos nur dazu, einen wohlüberlegten Schein von Konkurrenz hervorzurufen. Andere gab es von „unabhängiger" Art, Fabrikanlagen, die dem Trust feindlich gesinnt und eifrig darauf bedacht waren, mit ihm zu konkurrieren. Aus Gründen, die weiterhin in diesem Kapitel dargelegt werden sollen, fürchtete der Stahltrust die meisten von diesen nicht.

Konflikt mit Carnegie

Der Brücken- und der Röhrentrust, die zum großen Teil Morgan gehörten[1]), gingen mit dem Plan um, gewisse Halbfabrikate selbst herzustellen. Da die Carnegie-Werke durch deren Herstellung und Vertrieb blühten, war diese Nachricht für Carnegie von folgenschwerer Bedeutung. Er tat sofort Schritte, um Gleiches mit Gleichem zu vergelten. Aber wie konnte er es erfolgreich tun? Welche Art Gegenmaßregel würde am schnellsten und wirksamsten sein? Carnegie war in Erfahrung mit Handelsmachenschaften hart geworden; er war nicht der Magnat, der erst lernen mußte, wie man einen Konkurrenten an seinem empfindlichsten Punkte trifft. Es verbreitete sich die Nachricht, er beabsichtige, das Brücken- und Röhrengeschäft aufzunehmen. Das war eine Ankündigung, über die Morgan nachsinnen und

[1]) Beweise für die Art, wie die im Brückentrust vereinigten Gesellschaften verfuhren, kamen im Jahre 1910 ans Licht und riefen einen großen öffentlichen Skandal hervor. Staatssenator Conger und andere Zeugen sagten vor dem als Kommission zur Untersuchung der ganzen Sache fungierenden Staatssenat von New York aus, daß im Jahre 1901 eine Bestechungssumme von 6000 Dollar unter drei einflußreiche Mitglieder des Repräsentantenhauses verteilt worden sei, um die Ungültigkeitserklärung eines Gesetzes herbeizuführen, das für unvorteilhaft für die Interessen des Brückentrusts angesehen wurde. J. P. Allds, der zur Zeit, als die Anklagen erhoben wurden, Präsident des Senates war, gehörte zu den Angeklagten. Der Senat erklärte ihn für schuldig. Die Enthüllungen vor dieser Kommission im Februar und März 1910 waren von solcher Art, daß man allgemein annahm, daß sie die ungeheuer großen und beständigen Bestechungen der gesetzgebenden Körperschaften durch Korporationen aller Art nur schwach andeuteten. Diese Annahme wurde durch die Tatsache gerechtfertigt, daß bei beiden Häusern der gesetzgebenden Körperschaften eingereichte Vorschläge zu einer umfassenden Selbstuntersuchung zuerst überstimmt wurden.

grollen mußte. Aber ein neues Edikt (es ist keine Übertreibung, die von Magnaten ausgehenden Befehle als Edikte zu bezeichnen) folgte rasch darauf. Carnegie wußte natürlich, daß sehr viel von der Pennsylvania-Eisenbahn und ihrem Eigentum Morgan gehörte. Wenn man eine Eisenbahn zur Konkurrenz mit dem Pennsylvania-Netz baute, würden Morgans Einfluß und Vermögen doppelt angegriffen werden. Carnegie veranlaßte die Verbreitung der Nachricht, er beabsichtige, eigene Eisenbahnen von Pittsburg nach den großen Seen im Westen und im Osten bis zum Atlantischen Ozean zu bauen. Er betrieb diesen Plan so, als ob es ihm damit bitterer Ernst sei; er schickte zur Absteckung der Route Vermessungsgesellschaften hinaus.

Die Wirkung auf Morgan war schlagend. Vielleicht gab Carnegie seine Schreckschüsse als Erwiderung auf Schreckschüsse ab. Doch die Situation war für eine Spielerei zu ernst. Carnegie konnte seine Drohungen vielleicht ausführen; darin lag die Gefahr. Hätte Morgan mit der Regierung der Vereinigten Staaten zu tun gehabt, so würde er sich über Drohungen, die er, wie er wußte, ruhig übersehen konnte, nicht so sehr beunruhigt haben; aber im Kampf mit Carnegie stand er einem Magnaten gegenüber, dessen Macht er mit gutem Grunde grimmig zu fürchten hatte. Wie konnte Carnegie besänftigt oder von seinem verhängnisvollen Plane abgebracht oder an seiner Ausführung verhindert werden? Einen heroischen Weg gab es — ihn aufzukaufen und einen Trust zu organisieren. Der Erwerb der Anlagen der Carnegie-Gesellschaft kostete das Morgan-Syndikat 447 Millionen Dollar. Man lese das Kapitel über das Vermögen Carnegies, um weitere Details zu finden.

Ein in allen Teilen vollkommener Trust

Man kann die Tatsache nicht bestreiten, daß der Stahltrust geradezu den Höhepunkt wirksamer Organisation für kapitalistische Zwecke bildete. Andere Truste mochten auf dem Gebiet der Produktion und teilweise dem des Vertriebs gut organisiert sein und doch der Herrschaft hinsichtlich der Versorgung mit Rohmaterial ermangeln. Der Stahl-

trust herrschte auf allen diesen drei Gebieten. Er hatte seine eigenen Anlagen. Da er mit Morgan, den Standard-Oil-Magnaten und den Goulds entweder zusammen herrschte oder verbündet war, standen ihm die Eisenbahn- und Dampfschiffslinien der Vereinigten Staaten zur Verfügung. Ausgedehnte Eisenerz- und Kohlenlager, von denen einige von Carnegie an ihn übergegangen und andere in John D. Rockefellers Besitz waren, gehörten ihm. Der Stahltrust war tatsächlich der erste Trust, der diese drei für den vollkommenen Betrieb eines Trusts so unentbehrlichen Faktoren einer wissenschaftlichen Kontrolle unterwarf. Durch seinen Besitz großer Eisenlager und die tatsächliche Diktatur über die Transportnetze machte er beinahe alle Konkurrenten, die er noch hatte, sofort zu Nullen. Nur ein Konkurrent, die Tennessee-Kohlen- und Eisen-Gesellschaft, besaß eigenen Vorrat an Rohmaterial; und dieser Konkurrent wurde später unter Umständen aus dem Wege geräumt, die weiterhin beschrieben werden sollen.

Da der Stahltrust alle Hilfsquellen der Produktion und des Vertriebs beherrschte, war er imstande, sich selbst mit mehr als einer Milliarde Dollar zu kapitalisieren.

Mehr als eine halbe Milliarde verwässerter Aktien

Der Stahltrust trat mit einer Kapitalisation von im ganzen 1402 846 817 Dollar, von denen mehr als die Hälfte nur „verwässerte Aktien“ waren, als Korporation ins Leben. „Die Zahlen zeigen deutlich,“ so sagt der Bericht des Kommissars der Vereinigten Staaten für Korporationen[1]), „daß die ganze Ausgabe von annähernd 508 Millionen Dollar gewöhnlicher Aktien der Stahlkorporation im Jahre 1901 keine wirklichen Eigentumsbestände hinter sich hatte und auch ein bedeutender Bruchteil, sagen wir ein bis zwei Fünftel, der Prioritäten ebensowenig durch wirkliches Eigentum geschützt war. Zugegeben selbst, daß ein beträchtlicher Wert in nicht greifbaren Äquivalenten gesteckt haben mag, so ist es doch für den Verständigen klar,

[1]) „Summary of Report of the Commissioner of Corporations on the Steel Industry,“ 1911, Teil I, S. 37—38.

daß die Ausgabe der neuen Aktien nur auf „Verwässerung“ hinauslief.

Morgans erstaunlich hohe Provision

Diese kurze Skizze von der Bildung des Stahltrusts würde unvollständig sein, würde man nicht näher angeben, was J. Pierpont Morgan & Co. für ihre Besitzanteile und für ihre „Dienste“ als Gründer des Stahltrusts erhalten haben. Zuerst streckten sie als zeichnendes Syndikat ein bares Kapital von 28 Millionen Dollar vor, um verstreute Mengen Aktien verschiedener Anlagen aufzukaufen. Für diese Ausgabe von 28 Millionen Dollar erhielten sie von der Stahlkorporation der Vereinigten Staaten (United States Steel Corporation) 1 300 000 Aktienanteilscheine, von denen die Hälfte bevorzugte und die andere Hälfte gewöhnliche Aktien waren, das Ganze von einem Pariwerte von 130 Millionen Dollar. Der Verkauf dieser Aktien brachte ungefähr 90 500 000 Dollar; wenn man hiervon die vorgestreckten 28 Millionen Dollar abzieht, so blieb ein Nettoertrag von ungefähr 62 500 000 Dollar. Von diesen 62 500 000 Dollar ging ein Fünftel oder 12 500 000 Dollar Morgan und Teilhabern für „Gründerdienste“ zu, und die übrigen 50 Millionen Dollar wurden unter Morgan und andere Leiter des Syndikats verteilt, wobei Morgan den Hauptteil erhielt. „Fügt man diesem,“ so sagt der Bericht des Regierungskommissars für Korporationen, „die Beträge hinzu, die den mitbeteiligten Gesellschaften zur Zeit ihrer Neuorganisation für ähnliche ‚Provisionen‘ zugestanden worden sind und zieht man in Betracht, daß die von den mitbeteiligten Gesellschaften besessenen Aktien von der Stahlkorporation dieselben Umtauschbedingungen erhielten wie sie eben geschildert wurden, so dürfte klar sein, daß von den Aktien der Stahlkorporation im Jahre 1901 wenigstens 150 Millionen Dollar (worin mehr als 40 Millionen Dollar Vorzugsanteile eingeschlossen sind) direkt oder indirekt für solche Gründer- und Zeichnerdienste ausgegeben worden sind; und dies ging noch weit über die enormen Beträge an gewöhnlichen Aktien hinaus, die als Gegen-

wert für wirkliche Produktionsanlagen und für Bargeld anzusehen sind“[1]).

Der Bericht der Majorität der Untersuchungskommission des Kongresses stellt die Tatsachen etwas anders dar. Er sagt, daß während der fünf Jahre nach der Bildung des Stahltrusts J. P. Morgan & Co. für „Gründerdienste“, Preissteigerung und Einwechselung der Aktien bei der Übertragung der Bundes-Stahlgesellschaft, der National-Röhrengesellschaft und der Amerikanischen Brückengesellschaft auf den Stahltrust 123 126 294 Dollar erhielten und daß der ganze Betrag in Papieren und bar, der von der Stahlkorporation und ihren Hilfsgesellschaften dem Moore-, dem Morgan- und andern Syndikaten für ähnliche Dienste zugewandt wurde, sich auf 160 765 894 Dollar oder auf annähernd 50 Prozent des wirklichen Wertes aller ihrer Betriebsanlagen und Besitztümer zusammen belief“[2]).

Bei keiner dieser Berechnungen sind die großen Summen in Betracht gezogen, die Morgan und seine Verbündeten später durch ihre Machenschaften auf dem Geldmarkte einheimsten. Einige von eben diesen Aktien wurden schlauerweise an einen Teil der in den Stahlfabriken beschäftigten Arbeiter verkauft, in der Absicht, ihren Widerstand gegenüber den Bedingungen, unter denen sie zu arbeiten gezwungen waren, aufzuheben und sie zu veranlassen, gerade das System zu unterstützen, durch das sie ausgebeutet wurden.

Vierzig Millionen Aktiengewinn innerhalb eines Jahres

Morgans Gewinn stellte sich sofort ein und war riesenhaft. Die erworbenen Aktien konnte er zum Marktpreis von ungefähr 50 verkaufen. Bis zum Oktober 1902 hatten Morgan und seine direkten Teilhaber im Syndikat schon 40 Millionen Dollar an Gewinn verteilt[3]). Von wem kam dieser durch Spekulation mit Aktien erlangte Gewinn? Von einer Menge Geldanleger der Mittelklasse aus allen Teilen der Welt. Angelockt durch die glühend gefärbten Prospekte des

[1]) „Summary of Report of the Commissioner of Corporations on the Steel Industry,“ 1911, Teil I, S. 38—39. [2]) Report Nr. 1127, S. 67. [3]) „The Truth about the Trusts“, 172.

Stahltrusts und ganz davon überzeugt, daß das dabei angelegte Geld große Dividenden bringen und daß die Aktien im Preise steigen würden, rissen sie sich buchstäblich darum, ihr Geld für die Aktien einzuzahlen. Nachdem dieses Geschäft von den Unternehmern erschöpfend betrieben worden war, wurde der Preis gewöhnlicher Aktien allmählich heruntergebracht, bis er im Jahre 1904 auf 8¾ sank. Scharen von Geldanlegern der Mittelklasse waren ruiniert; die Magnaten hatten ihr Geld in die eigenen Taschen übertragen. Dieses Verfahren wurde mehrere Male mit großem Erfolg wiederholt. Wenn die kleinen Leute sich von ihren Aktien bei niedrigem Preise trennten, pflegten die Magnaten sie zurückzukaufen, und wenn sie dann eine Dividendenerklärung erzwungen und rosige Berichte über das Stahlgeschäft verbreitet hatten, wodurch die Marktnotierungen in die Höhe getrieben wurden, verkauften sie die Aktien wieder mit dem Ergebnis ungeheuer großen Gewinnes. Durch solches Verfahren haben Morgan und die ihm verbündete Clique Hunderte von Millionen Dollar gewonnen.

Wenn man fragt, von wem diese durch Spekulationen in Aktien gewonnenen Hunderte von Millionen unmittelbar kamen, so ist die Antwort einfach. Von den Wohlhabenden, nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern in der ganzen Welt. Zu den unfreiwilligen Wohltätern gehörte die ausländische Aristokratie ebensowohl wie die amerikanischen Kaufleute, die kleinen Fabrikanten und Leute verschiedener Berufsklassen. Die britischen Lords und die wohlhabenden Kreise des europäischen Kontinents zeigten sich reichlich so eifrig, Morgan von seiner ungeheuren Last von Papiervorrat, sonst auch Aktien genannt, zu befreien, wie die Geldanleger des eignen Landes. Sie überschütteten ihn mit ihrem Gelde, und er verteilte sein Papier; er wurde mit Aufträgen überschwemmt.

Eine andere merkwürdige Erscheinung muß besonders hervorgehoben werden. Selbst wenn sich bedeutende Teile dieser Mittelklasse vorsichtig von den Gefahren des Geldmarktes fern hielten, so wurde ihr Geld doch von den Magnaten benutzt, wie wenn es das sichere Eigentum jener

Magnaten sei. So erstaunlich paradox dies auch scheinen mag, es war und ist ein der stockblinden Mittelklasse gespielter bitterer Possen. Der Gewinn, den die kleineren Fabrikanten und Kaufleute dadurch machten, daß sie die Arbeiter durch den Verkauf verfälschter, minderwertiger und schlecht gewogener Waren betrogen, wurde in den Banken angelegt. Diese eingezahlten Gelder wurden von den Organisatoren der Truste benutzt, um gerade die Klasse zu vertilgen, der sie gehörten — eine Klasse, die die Truste mit tödlicher Feindschaft haßte. Das war die widersinnige Situation, die die Mittelklasse sich nicht klar machte. Die großen Magnaten beherrschten ungeheuer mächtige New Yorker Banken[1]); diese Institute ihrerseits herrschten über Hunderte, wenn nicht Tausende kleinerer Banken im ganzen Lande. Die Aktienausgabe des Stahltrusts sowohl wie die vieler anderer Truste wurden an diese Banken verkauft. Die Trustmagnaten hoben das Geld der Mittelklasse ab, und die Banken erhielten dafür die nur nominell erhöhten Aktien und Obligationen.

Die großen Betrügereien bei Versicherungsgesellschaften

Weitere Hunderte von Millionen Dollar waren im Besitz der großen Versicherungsgesellschaften als Depots und als Überschuß von den Prämien, die jährlich von zahllosen Besitzern von Policen eingezahlt wurden, zu denen die ganz Reichen, die Mittelklasse und die Arbeiterklasse gehörten. In Versicherungsgesellschaften, wie der „New York", der „Equitable" und der „Mutual", war die Arbeiterklasse nur

[1]) Die drei großen New Yorker Banken, die Morgan, wie man animmt, damals lange beherrschte, waren die „First National", die „National Bank of Commerce" und die „Hanover National". Ihre ungeheuren Hilfsquellen mögen aus folgenden Tatsachen klar werden: Die „First National" besitzt ein Kapital von 10 Millionen Dollar, Depots in Höhe von 113 Millionen Dollar und eine Reserve von 186 Millionen Dollar. Die „National Bank of Commerce" besitzt ein Kapital von 25 Millionen Dollar, Depots in Höhe von 170 Millionen Dollar und eine Reserve von 15 Millionen Dollar. Die „Hanover National" besitzt ein Kapital von 3 Millionen Dollar, Depots in Höhe von 82 Millionen Dollar und eine Reserve von 10 Millionen Dollar. Seit jener Zeit hat Morgan, wie wir sehen werden, seine Herrschaft über eine große Anzahl anderer tatsächlich einen Geldtrust bildender Banken ausgedehnt.

wenig vertreten; die Arbeiter konnten es sich nicht leisten, die verlangten hohen Prämien zu zahlen. Da sie gezwungen waren, von den Volksversicherungsgesellschaften Policen mit wöchentlichen Ratenzahlungen zu nehmen, wurden sie sogar in noch größerem Maße betrogen als die Policenbesitzer der Gesellschaften der „alten Schule". Auch ihr Geld wurde benutzt, um die Truste mit hinreichendem Kapital zu versorgen, mit dem diese die gesetzgebenden Körperschaften bestechen konnten, um Privilegien und andere Gesetze durchzubringen und ausgedehnte Ausrüstungen zu erlangen. Die „Public Service Corporation" zum Beispiel, der die Anlagen und Betriebe gemeinnütziger Einrichtungen des ganzen Staates New Jersey (mit Ausnahme der Eisenbahnen) gehören, wurde mit dem Gelde finanziert, das von einer dieser großen Volksversicherungsgesellschaften vorgestreckt wurde.

In der Herrschaft über die kolossalen Kapitalien der Lebensversicherungsgesellschaft „New York" stand Morgan an der Spitze der leitenden Faktoren, während er auch, durch vorgeschobene Personen gedeckt, in den Geschäften der Lebensversicherungsgesellschaft „Equitable" tätig war[1]). Beweise von seiner auf Umwegen ausgeübten Macht wurden wiederholt in den bemerkenswerten, wenn auch im Grunde wirkungslosen Untersuchungen aufgedeckt, die von einer Kommission der gesetzgebenden Körperschaften von New York angestellt wurden. Die Versicherungsgesellschaften hatten Überfluß an Bargeld; Morgan, Harriman und andere Magnaten hatten die Aktienausgabe. Da augenscheinlich diese Aktien nicht zum Zwecke ästhetischer Schaustellungen ausgegeben waren, war es von großer und unmittelbarer Bedeutung, sie in ein Einkommen zu verwandeln. Durch heimliches Einverständnis mit den Beamten der Ver-

[1]) Morgans Einfluß auf die Lebensversicherungsgesellschaft „New York" kam durch George W. Perkins, den Vizepräsidenten jener Gesellschaft, zustande. Schließlich wurde Perkins im Jahre 1902 Mitglied der Firma J. P. Morgan & Co., blieb aber gleichzeitig Beamter der Lebensversicherungsgesellschaft New York. Perkins Methode mag nach folgenden nebensächlichen Tatsachen beurteilt werden: Er nahm Policen für 60000 Dollar auf sein Leben und erhielt die Agentenprovision für seine eigene Versicherung. Report of the (New York) Legislative Insurance Committee, 1906, 10, 85.

sicherungsgesellschaften wurden ungeheuer große Mengen von Obligationen und Aktien an die Versicherungsgesellschaften verkauft[1]). Zum großen Teil mit diesem Gelde der Mittelklasse wurden die Magnaten in den Stand gesetzt, ihre großen Eisenbahn- und Trustprojekte zu finanzieren. Andere Teile der Aktienausgabe wurden direkt an die Mittelklasse verkauft, und dann verfuhr man mit ihnen so, daß jene Klasse noch weiter ausgepreßt wurde.

Streit um die Beute

Lange Zeit wurde dieses Plündern der Versicherungsgesellschaften ungehindert und ohne die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, fortgesetzt. Die Ursachen dieses Freibleibens von amtlicher Verfolgung und Bloßstellung wurden erst im Jahre 1905 aufgedeckt. In diesem Jahre kam es zu der gewöhnlichen kapitalistischen Entwickelung. Ein Streit, zuerst nur privates Murren, dann zu lärmendem Kampfe anwachsend, setzte unter Gruppen von Magnaten ein. Und was war die Veranlassung? Bestand sie in persönlicher Feindschaft? Durchaus nicht. Die Sache entstand aus Uneinigkeiten über die Verteilung der Beute bei der Lebensversicherungsgesellschaft „Equitable". Magnat rüstete sich gegen Magnat, und Gruppe stand gegen Gruppe. Je klarer es wurde, daß der Kampf um die Beherrschung der verblüffend hohen Einkünfte nicht geschlichtet werden konnte, desto feindseliger wurden die Magnaten. Bald war es so weit, daß häßliche Anklagen auf Betrug, Diebstahl und Bestechung ihren Weg in die öffentliche Presse finden konnten. Hier gab es ein Schauspiel für Götter. Diese Angriffe kamen nicht von irgendeinem „Arbeiterführer" her, auch nicht von irgendeiner „unverantwortlichen Zeitung"; nein, sie kamen von einigen der fürstlichsten Magnaten des Landes, von Männern „tadellosester Ehrbarkeit". Jetzt beschuldigten

[1]) Der „Equitable" gehörten z. B. 162 364 034 Dollar Eisenbahn- und Straßenbahn-Gesellschafts-Obligationen, der „Mutual" ungefähr dieselbe Summe in Eisenbahn- und verschiedenen andern Obligationen und der „New York" eine ähnlich große Summe.

sie einander auf die gewöhnlichste Art, Lügner, Betrüger und durch und durch Schurken zu sein.

Der Streit wurde so heftig, daß allgemein und immer wieder das Verlangen nach einer Kommission der gesetzgebenden Körperschaften laut wurde, die eine erschöpfende und heilsame Untersuchung führen sollte. Wenigstens schien dieses Verlangen durchaus ursprünglich und populär zu sein, aber man darf mit gutem Grunde vermuten, daß, nachdem jedes andere Mittel zur Vertreibung der herrschenden Magnatengruppe versucht worden war, die Oppositionspartei in geschickter Weise die Entrüstung des Volkes erregte, um eine Untersuchung zu erzwingen und die herrschende Clique in Mißkredit zu bringen. Spätere Enthüllungen zeigten, daß Harriman lange Zeit versucht hatte, die ausschließliche Herrschaft über die von der Lebensversicherungsgesellschaft „Equitable" aufgehäuften Kapitalien zu gewinnen. Überdies bestätigte seine eigne Aussage die Tatsache, daß Gouverneur Odell von New York sein Geschöpf war, und daß sogar die gesetzgebenden Körperschaften, die die Untersuchung anordneten, seinen Befehlen gehorchten.

Das Volk hatte wieder einmal Gelegenheit, einen Einblick in das, was hinter der Szene vor sich geht, zu gewinnen, wenn die Untersuchungskommission der gesetzgebenden Körperschaften im Jahre 1906 berichtet:

„Die von der Kommission entgegengenommenen Zeugenaussagen machen es klar, daß die großen Versicherungsgesellschaften systematisch versucht haben (sic), auf die Gesetzgebung in diesem (New York) und andern Staaten, soweit sie ihre Interessen direkt oder indirekt berühren konnte, einen Einfluß auszuüben. Die drei Gesellschaften teilten, um unnütze Anstrengung zu vermeiden, das Land außerhalb New Yorks und einiger anderer Staaten untereinander; jede achtete auf das von ihr gewählte Gebiet und trug den ihr zukommenden Teil der Gesamtausgaben."[1])

Vortrefflich! Sogar Bestechung wird wie die Industrie in ein System gebracht und modernisiert. Bei dem Verfahren werden zarte Äußerlichkeiten beibehalten. Bestechungsfonds als Geld zur Korruption in Hauptbücher

[1]) Report of the (New York) Legislative Insurance Committee, 1906, 10, 23.

einzutragen, ist eine grobe Verletzung des feineren Geschmacks und unverzeihlich ungeschäftlich. Daher, so berichtet die Kommission, wurden Ausgaben für Bestechungszwecke unter die Rubrik „juristische Ausgaben" gebracht. Die Kommission bezeichnete sie als außerordentlich groß. Die „Mutual" gab im Jahre 1904 364 254,95 Dollar aus, die „Equitable" 172 698,42 Dollar und die „New York" mit Morgans Partner Perkins als tatsächlichem Leiter 204 019,25 Dollar[1]). Dieses machte nach den einfachen Regeln der Arithmetik eine Gesamtsumme von mehr als dreiviertel Millionen Dollar, die in einem Jahre zur Bestechung von regierenden Körperschaften, Verwaltungsbeamten und gewissen Zeitungsschreibern ausgegeben wurde[2]). „Diese juristischen Ausgaben", so schrieb die Kommission überflüssigerweise, „übertrafen bei weitem die für rechtmäßige Zwecke erforderlichen Summen."[3])

Zu welchen Zwecken wurden diese Korruptionsgelder verwendet? Um Gesetze zu erlangen, unter deren Schutz große Betrügereien durchgeführt werden konnten, und um die Annahme störender Gesetze zu verhindern. Und wer waren die unmittelbaren Verteiler der Kapitalien? Geübte, umsichtige Lobbyisten, die gründliche Erfahrung hatten, wer, wann und wo zu bestechen sei. Sie waren in ihren Ausgaben niemals beschränkt. Andrew C. Fields, der lange von der Lebensversicherungsgesellschaft „Mutual" engagiert war, um die Gesetzgebung in Albany zu „bearbeiten", hielt dort in einem kostbar eingerichteten Hause seine Sprechstunden. Dieses Hauptquartier wurde scherzhaft das „Haus des Frohsinns!" genannt. Die Miete und andere Ausgaben wurden den „juristischen Ausgaben" zugeschrieben. Auf diese Weise gab die „Mutual" von 1898 bis 1904 mehr als 2 Millionen Dollar für „juristische Ausgaben" aus[4]). Und wieviel betrugen diejenigen der Lebensversicherungsgesellschaft „New York?" Von 1895 bis 1904 beliefen sich die Zahlungen an Andrew Hamilton,

---

[1]) Report of the (New York) Legislative Insurance Committee, 1906, 10, 16.
[2]) Die Beweisaufnahme zeigte, daß viele Zeitungsschreiber für die Unterdrückung von Artikeln, die das Verfahren dieser Gesellschaften aufdeckten, große Summen erhalten hatten. [3]) Ebenda, 16. [4]) Ebenda.

ihren Hauptlobbyisten, im ganzen auf 1 312 197,16 Dollar, und diese ganze Summe war ehrbar als „juristische Ausgaben" eingetragen worden[1]). J. P. Morgan & Co. schossen Hamilton Geld vor[2]).

Aber es war weder der Anfang noch das Ende der Korruption, daß Stimmen in der Gesetzgebung oder strafbare Nachsicht in der Verwaltung erkauft wurden. Weit über den Politikern im Amt standen die politischen Führer, die den Mechanismus sowohl der republikanischen wie der demokratischen Partei beherrschten. Diese Parteiorganisationen konnten die Stimmen kommandieren; und die Befehle der Männer an der Spitze forderten Unterwerfung von den untergeordneten Politikern. Weigerung brachte Bestrafung und Entfernung. Durch die Beherrschung des geheimen Wirkens der Parteiorganisationen beherrschten die Magnaten tatsächlich die Rednertribünen jener Parteien, ihre Kandidaten und die allgemeine Laufbahn der zum Amt erwählten Männer.

Als weiterer Beweis hierfür wird ein nochmaliges Eingehen auf den Bericht jener berühmten Untersuchungskommission für die Versicherungsgesellschaften vom Jahre 1905 genügen. „Die Versicherungsgesellschaften", so berichtet er, „trugen zu dem Fonds für die Kampagne der republikanischen sowohl wie der demokratischen Partei regelmäßig große Summen bei." Dies war jedoch keine ungewöhnliche Handlung; es war der herkömmliche Brauch der Zeit; alle großen Korporationen taten das gleiche. Hatte nicht Jay Gould vor ungefähr dreißig Jahren das Verfahren auseinandergesetzt? Und hatten nicht andere Kapitalisten lange vor Jay Gould gezeigt, wie wirksam es war? Ein Geschenk von beinahe 50 000 Dollar wurde im Jahre 1894 von der Lebensversicherungsgesellschaft „New York" zu dem Fonds für die Kampagne des republikanischen Nationalkomitees gestiftet[3]) und ähnliche Summen zu

---

[1]) Ebenda, 50.

[2]) Ebenda, 49. Zum Beispiel schossen J. P. Morgan & Co. im Oktober 1902 Hamilton 59 310,79 Dollar vor. Diese Summe wurde von den Einkünften der Lebensversicherungsgesellschaft „New York" abgezogen. Von Hamilton wurde keine Abrechnung verlangt. [3]) Ebenda, 62.

demselben Zwecke in den Jahren 1896 und 1900[1]). Alle großen Versicherungsgesellschaften gaben Beiträge[2]). Man fand, daß es unmöglich sei, allen Richtungen dieser fortgesetzten Korruption nachzugehen. „Enorme Summen," so stellte die Kommission fest, „sind in heimlicher Weise ausgegeben worden."

Die auf diese Weise für politische Korruption ausgegebenen ungeheuren Summen wurden in diebischer Weise von dem Gelde genommen, das man an den Policeninhabern verdiente. Mit diesem gestohlenen Gelde, das zu Millionen Dollar anwuchs, erkauften sich die Magnaten ihren Weg in die gesetzgebenden Körperschaften aller Staaten der Union; sie verschafften sich für sich selbst oder ihre Verbündeten den Weg in den Senat der Vereinigten Staaten, und sie setzten ihre Forderungen sowohl bei der republikanischen wie bei der demokratischen Partei durch. Eine vernichtendere Anklage gegen die bestehende Gesellschaftsordnung als die, welche in den von jener Kommission berichteten Tatsachen (und das waren durchaus nicht alle Tatsachen) enthalten war, ließe sich nicht finden. Das wesentliche, wenn auch nicht in so dürren Worten ausgesprochene Ergebnis war, daß die Verwaltungsbeamten, die gesetzgebenden Körperschaften, der Kongreß, die Gerichtshöfe und die alten politischen Parteien von Gruppen beispielloser Betrüger und Räuber beeinflußt und beherrscht wurden. Denn die der Sicherstellung dieser politischen Herrschaft zugewendeten Summen bildeten nur ein Zehntel von der Gesamtheit der erstaunlichen Diebstähle. Direkt auf die Untersuchung folgten Prozesse gegen die „hohen Finanziers" zur Herausgabe von mehr als 10 Millionen Dollar, und diese Prozesse bildeten nur Hinweise auf noch viel größere, auf betrügerische Weise genommene Summen. Die Prozesse führten zu Vergleichen.

---

[1]) Ebenda, 62.

[2]) Ebenda, 398. Die „Equitable" gab z. B. im Jahre 1904 dem republikanischen Nationalkomitee 50 000 Dollar und auch dem republikanischen Komitee des Staates New York viele Jahre hindurch jährlich 30 000 Dollar (S. 10)

Zu den Direktoren und Beherrschern jener Versicherungsgesellschaften gehörten einige der hervorragendsten Magnaten und der am meisten gepriesenen Philanthropen in den Vereinigten Staaten. Die fashionable Gesellschaft wurde durch die Enthüllungen nicht erschüttert, denn sie war selbst in jedem Teile und in jeder Faser auf Diebstahl, Betrug, Bestechung und Ausbeutung aufgebaut und dadurch erhalten.

Aber die Apologeten und Anhänger, die ihrem Berufe gemäß den Pfad der Geldfürsten mit Lob bestreuten, wurden in unerhörter Weise aus der Fassung gebracht. Was konnten sie sagen, wenn von ihren Helden Leute wie George J. Gould, Alfred G. Vanderbilt, John Jacob Astor, August Belmont, Jacob H. Schiff[1]), Henry C. Frick, Darius O. Mills und viele andere entweder als Beteiligte oder als verantwortliche Führer bloßgestellt wurden? Noch verdrießlicher war die Besudelung ihrer großen Abgötter, E. H. Harrimans und vor allem des frommen und menschenfreundlichen J. Pierpont Morgan[2]). Alle diese Gelderoberer waren grenzenlos verherrlicht worden; nichts war so überspannt, daß man es nicht von ihnen gesagt hätte; und nun konnte man sehen, wie sie bei dem unbequemen Ereignis, „ertappt worden zu sein", sich drehten und wandten.

Ein guter Ruf mag, wie die Dichter und Philosophen sagen, ein unschätzbarer Besitz sein. Aber diese Magnaten

---

[1]) Die Lebensversicherungsgesellschaft „Equitable" lieh „ungeheuer große Summen" an Kuhn, Loeb & Co., bei denen Schiff eine leitende Stellung innehatte. (Ebenda, 118.) Dieses Kapital wurde zum großen Teile Harriman zugewendet, um bei seinen Plänen zur Vereinigung und Zentralisierung von Eisenbahnen Verwendung zu finden. Schiff galt beim Publikum als einer der wohlwollenden Philanthropen der Zeit.

[2]) Wie weit Morgan in der Verwendung von Versicherungsgeldern ging, wurde durch die gesetzliche Untersuchungskommission dargetan. „Der Beweis ist erbracht," berichtete sie, „daß, während Mr. Perkins Teilhaber von J. P. Morgan & Co. war, die Lebensversicherungsgesellschaft ‚New York' von jener Firma Wertpapiere im Pariwerte von 39 286 075 Dollar für den Preis von 38 804 981,51 Dollar erlangt hat." Ebenda, 81. Der Bericht weist oberflächlich darauf hin, daß die Lebensversicherungsgesellschaft „New York" auf diese Weise beim Erwerb jener Wertpapiere ein „Geschäft" machte. In Wirklichkeit bestand ein großer Teil der Papiere aus „verwässerten" Aktien.

machten sich nichts aus der vorübergehenden Verletzung. Denn vorübergehend war sie sicherlich; eine kurze Zeit würde hingehen, und dann würden die Zeitungen und Wochenschriften, die Universitätspräsidenten und die Geistlichkeit, die zum großen Teil den Magnaten gehörten oder von ihnen unterstützt wurden, ihren unterbrochenen Lobgesang wieder aufnehmen, und alles würde wieder gut sein. Würde den Universitäten und Kirchen noch ein bißchen von dem Raube hingeworfen, so würde dies die zauberhafte Wirkung erhöhen.

Daher war es durchaus nicht ein Verlust an gutem Ruf, den die Magnaten und ihre Satrapen fürchteten. Die eine und einzige beunruhigende Aussicht bestand darin, in das Gefängnis abgeschoben zu werden. Überall in den Vereinigten Staaten hatten die Enthüllungen über die Versicherungsgesellschaften — die zutage liegenden Tatsachen in bezug auf die ungeheuren, lange fortgesetzten Bestechungen und Betrügereien — zuerst das ungestüme Verlangen hervorgerufen, daß die Schuldigen vor Gericht und ins Gefängnis geschleppt werden sollten.

Aber dieses Verlangen würde, wenn man es durchgeführt hätte, eine eigenartige beispiellose Situation hervorgebracht haben. Sollten alle Schuldigen oder auch nur ein Teil von ihnen ins Gefängnis gebracht werden, so würde die Nation vieler ihrer vornehmsten Magnaten, ihrer größten Philanthropen, ihrer musterhaftesten Patrioten beraubt worden sein. Wie hätte die Gesellschaft einen solchen Verlust überleben können? Nach orthodoxen Lehren waren diese Männer für die richtige Verwaltung und das Wohlbefinden des ganzen sozialen und industriellen Systems unbedingt notwendig. Diese großen Magnaten, Philanthropen und Patrioten sollte man einkerkern? Der Gedanke war unmöglich.

Die Betroffenen brauchten indessen keine Furcht vor dem Gefängnis zu hegen. War nicht vorher, Jahrzehnt für Jahrzehnt, beinahe Jahr für Jahr, manch eine Untersuchung abgehalten worden, manchmal mehrere Untersuchungen in einem einzigen Jahre? War jemals irgendeiner der reichen, in diesen Untersuchungen überführten Betrüger ins Ge-

fängnis geschickt? Welcher Grund lag für die Annahme vor, daß diese Untersuchung irgendein anderes Resultat haben sollte?

Die Magnaten entgehen dem Gesetz

Man sah bald, wie das Gesetz ausgelegt wurde. Unter dem Druck der öffentlichen Meinung veranlaßte endlich der Distriktsanwalt des Kreises New York, ein gewisser William Travers Jerome (lange Zeit als „Reformator" berühmt), den Anklagegerichtshof, gegen einige wenige der Satrapen und Strohmänner vorzugehen. Aber im Falle Perkins z. B. wurde entschieden, daß, wenn er große Diebstähle begangen hätte, dies ohne „verbrecherische Absicht" geschehen sei. Die Tausende von armen, ins Gefängnis getriebenen Übeltäter litten augenscheinlich an einem Übermaß dieser nämlichen „verbrecherischen Absicht". Doch daß ein reicher und mächtiger Mann irgendeine Betrügerei mit „verbrecherischer Absicht" begehen könnte, war ein der praktischen Jurisprudenz unbekanntes Motiv. Die Farce wurde noch eine Weile hingezogen; nicht einer der Beteiligten von großem Reichtum wurde auch nur mit der Formalität eines Verhörs belästigt[1]).

Und was war das Ergebnis jener außerordentlichen Untersuchung? Wieder sah man die Wirkung jenes, so oft in diesen Kapiteln dargestellten Prinzips: daß jede „Reformwoge" einer kapitalistischen Gesellschaftsordnung von den großen Kapitalisten dazu benutzt wird, ihren Reichtum und ihre Macht zu vergrößern. Indem Thomas F. Ryan aus dem allgemein verbreiteten schlechten Ruf der Versicherungsgesellschaften Nutzen zog und hinsichtlich der Reformen, die er auszuführen gedachte, schöne Worte machte, erwarb er die Herrschaft über die Lebensversicherungs-

[1]) Die Tatsachen in dieser Allgemeinheit sind so bekannt, daß es kaum nötig ist, auf einzelnes näher einzugehen. Obgleich Jerome viel getadelt wurde, wich er doch nicht von dem allgemeinen, so oft in diesem Buch beschriebenen Brauche ab, die Gesetze gegen die Armen kräftig durchzuführen, während er die reichen Betrüger und Diebe frei ausgehen ließ. Jerome, einst ein „populärer Held", war in der öffentlichen Meinung vollständig verrufen, als er sein Amt verließ.

gesellschaft „Equitable“ und machte damit Harrimans Anstrengungen, dasselbe zu erreichen, vollständig zunichte. Ryans Laufbahn und die Mittel, durch die er seinen ungeheuren Reichtum erwarb, waren so allgemein bekannt, daß sein Auftreten in der Rolle eines „Reformators“ sofort zum Signal für den Ausbruch allgemeinen beißenden Spottes wurde, woraus sich Ryan nicht das geringste machte, da er seinen Angriff durchgeführt hatte[1]).

Genug jedoch von den Methoden, von diesen großen Versicherungskapitalien für politisch-finanzielle Zwecke Gebrauch zu machen. Die durch die Enthüllungen hervorgerufene Sensation war ebenso tiefgehend wie die darauf folgende Reaktion. Eine kurze Zeit war es den Massen gestattet, hinter die Kulissen zu blicken und über das, was sie sahen, sich zu erregen, dann wurde der Vorhang wieder zugezogen und die alte Komödie weitergespielt. Die tiefgehende Erregung des Volkes verflachte zu bloßer Müdigkeit.

Welche bemerkenswerten Veränderungen waren das Ergebnis jenes in die Länge gezogenen Nachforschens? Gar keine. Einige Juristen erlangten dadurch politische Beförderung, andere bereicherten sich aus einem Schweif von Prozessen, einige minderwertige Gesetze wurden erlassen, und eine Kapitalistengruppe wurde entthront, um für eine andere Platz zu machen. Und das war das Ende jener großen Untersuchung, die solch „wohltätige Reformen“ hatte bringen sollen.

---

[1]) In seiner Rede am 17. März 1907 im Senat der Vereinigten Staaten nahm Senator La Folette in folgender Weise auf Ryan Bezug:

„Die ‚Metropolitan Interborough Traction Company‘ machte nach der niedrigsten Schätzung einen Reingewinn von 100 Millionen Dollar durch Methoden, die viele der Teilnehmer hätten ins Zuchthaus bringen sollen. Das Publikum und die Aktionäre wurden in gleicher Weise ausgeraubt. Daß Dividenden mit geborgtem Gelde bezahlt wurden, nur um das Publikum mit den Aktien zu betrügen, ist jetzt als ganz sicher bekannt. Die Untersuchung hat aufgedeckt, daß 1 Million Dollar zur Korruption öffentlicher Beamter ausgegeben wurden. Im Jahre 1886 war Thomas F. Ryan ein armer Mann. Im Jahre 1905 schätzte Henry D. McDonough, sein offizieller Vertreter, Ryans Vermögen auf 50 Millionen. Die Grundlage seines ganzen Reichtums und seiner Macht war die Metropolitan-Straßeneisenbahn.“ „Centralization and Community Control of Industry“ usw. Government Doc. 24.

Stahltrust und Stahlarbeiter

Über die Zustände in den Stahltrustwerken gibt ein Bericht unter dem Titel „Die Pittsburger Übersicht" eine erschöpfende Untersuchung der Lebensbedingungen der Arbeiterklasse von Pittsburg. Weiter forschend finden wir, daß diese Untersuchung mit Hilfe der von der „Russel-Sage-Stiftung" beigesteuerten Kapitalien ausgeführt wurde[1]). Diese Tatsache erhöht ihren Wert zur Angabe von Zitaten. Was bemerken wir ferner unten auf dem Deckel? Daß der Bericht in einer von der New Yorker Gesellschaft zur Organisation von Wohltätigkeit geleiteten Wochenschrift veröffentlicht worden ist, und unter dieser Bemerkung erscheint — was? Der Name J. Pierpont Morgan als Schatzmeister jener Gesellschaft. Nun stehen wir auf unanfechtbar sicherem Boden. Wer würde so rücksichtslos sein, einen unter so erhabenen Auspizien veröffentlichten Bericht der Ungenauigkeit oder Parteilichkeit zu beschuldigen? Noch besonders, da dieser Bericht allgemein wegen seiner Genauigkeit gerühmt worden ist — wegen einer, so möge hinzugefügt sein, mit außerordentlich vorsichtiger Behandlung gefärbten Genauigkeit.

„Die ‚United States Steel Corporation'", so sagt der Bericht, „besitzt Eigentum auf der Südseite von Pittsburg, dicht hinter Point Bridge. Hier liegt die alte Painter's Mill, eine der Anlagen der Carnegie Steel Company, die ihrerseits eine der hauptsächlichen Gesellschaften der United States Steel Corporation ist; und hier liegt auch, was von Painter's Row übriggeblieben ist, wo die Gesellschaft gewisse ihrer Angestellten, besonders Einwanderer, untergebracht hat. Als die Carnegie Steel Company Painter's Mill übernahm, verbesserte sie die Anlage, um einen entsprechenden Ertrag herauszuwirtschaften. Als sie

[1]) „Die Russel-Sage-Stiftung" — ein von Russel Sages Witwe gespendetes Kapital von mehreren Millionen zum Zwecke (unter anderen Zwecken) der Untersuchung der Bedingungen, durch welche Armut hervorgebracht wird. Ein Teil des von Sage in früheren Generationen geraubten Geldes wird auf diese Weise dazu benutzt, herauszufinden, warum so viele Millionen der gegenwärtigen Generation in Entbehrung leben. Was für eine groteske Folge!

Painter's Row übernahm, tat sie nichts. Als ich vor etwas über einem Jahre und mehrere Jahre nach dem Ankauf der Besitzung eine genaue Untersuchung des Ortes anstellte, fand ich, daß ein halbes Tausend Leute dort unter unglaublichen Bedingungen lebte — Rücken an Rücken stehende Häuser ohne durchgehende Ventilation; Kellerküchen; dunkle, ungesunde, schlecht ventilierte, überfüllte Schlafzimmer; kein Trinkwasser auf den Grundstücken; und einen Mangel an sanitären Einrichtungen, der schmachvoll war."[1])

Der Verfasser beeilt sich, hinzuzufügen:

„Die Geschichte von Painter's Row sollte nach allen Seiten hin betrachtet werden. Die United States Steel Corporation baut eine ansehnliche neue Stadt in Gary, Indiana; ihre Hilfsgesellschaften haben das Bauen von Häusern nach Originalentwürfen in hervorragender Weise in Vandergraft, Ambridge und Lorain gefördert, und die Carnegie Steel Company besitzt schöne Häuser zu niedrigem Mietzins in Munhall und andern Orten. Andererseits besitzen andere Pittsburger Korporationen Häuser, die ebenso schlecht sind wie Painter's Row; und eine ähnliche Geschichte könnte von einer Holzbaracke geschrieben werden, die einmal einer der ersten protestantischen Kirchen von Pittsburg gehörte und nur darum dem Boden gleich gemacht wurde, weil der Werkführer von Kingsley House den Mut hatte, das Bild des Hauses und den Namen des Besitzers zu veröffentlichen."

Painter's Row ist, so berichtet man, seit der Veröffentlichung des Berichts in einen besseren Zustand versetzt worden; die Beamten des Stahltrusts wurden durch das öffentliche Bekanntwerden der Zustände dazu getrieben. Aber Painter's Row ist nur ein typischer Fall in einer ungeheuren Anhäufung von Armut und Elend, wie man sie überall in den Städten der Stahlwerke antrifft. Jene besänftigende Kunde von dem Bau schöner neuer Häuser für die Arbeiter in Gary und andern Städten des Stahltrusts hat einen Anflug von Menschenfreundlichkeit; sie lautet sehr melodisch und enthusiastisch. Doch haben wir bei

[1]) „The Pittsburg Survey", 2, 899.

Gelegenheit der Stadt Pullmans gesehen, wie sich diese „Musterstädte" herausarbeiten; wie die Arbeiter in einen Zustand von Sklaverei heruntergebracht und bei jeder Bewegung innerhalb und außerhalb des Werks ausgebeutet werden, und wie die Tüchtigkeit, die von leidlich anständigen Wohnungsgelegenheiten herrührt, einfach als eine „gute Geldanlage" den Fabrikbesitzern zum Nutzen gereicht. Von den weiterhin in Pittsburg bemerkten Verhältnissen wird ein anderer Auszug aus dem umfangreichen Bericht (der sehr wohl als eine Schreckenskammer bezeichnet werden könnte) ein ergänzendes Bild geben:

„Man ist in dem Bezirk allgemein der Ansicht, daß einige Arbeitgeber den Slawen und Italienern wegen ihrer Gelehrigkeit, ihrer Gewohnheit schweigenden Gehorsams, ihrer Zugänglichkeit für Disziplin und wegen ihrer Bereitwilligkeit, lange Zeit und über die Zeit hinaus ohne Murren zu arbeiten, den Vorzug geben. Ausländer erhalten in der Regel die niedrigsten Löhne und arbeiten die volle Stundenzeit. Ich fand, daß sie in den Maschinenwerkstätten sechzig Stunden wöchentlich arbeiten; daß sie in den Hochöfen an sieben Tagen der Woche zwölf Stunden täglich arbeiten. Der gewöhnliche, in und bei den Fabriken beschäftigte Arbeiter arbeitet 72 Stunden wöchentlich. Die Lohneinheit ist ein Stundenpreis für Wochentagsarbeit, und der Slawe ist bereit, die lange Arbeitszeit zu übernehmen (zwölf Stunden täglich für Männer, die in ihrem Vaterlande vierzehn und sechzehn arbeiten) mit Extraarbeit am Sonntag, hauptsächlich in Verbindung mit dem Aufräumen der Höfe und Ausbesserungen. Hochgerechnet haben 60—70% der Fabrikarbeiter an Sonntagen frei; die Handwerker und andere Arbeiter sind bei Gelegenheit 36 Stunden hintereinander tätig, damit der Betrieb ununterbrochen bleibt. In einer Fabrik fand ich Russen (griechisch-orthodoxe) besonders beliebt, weil sie gern an Sonntagen arbeiteten.

Viele arbeiten in starker Hitze, bei dem Lärm der Maschinen und dem Geräusch ausströmenden Dampfes. Das enge Zusammengedrängtsein der meisten Fabrikanlagen in Pittsburg erhöht das physische Mißbehagen der an freie Luft gewöhnten Leute, während ihre Unkenntnis

der Sprache und moderner Maschinen die Gefahr vermehrt. Wie viele der Slawen, Litauer und Italiener im Laufe eines Jahres in Pittsburg verletzt werden, ist unbekannt. Zuverlässige statistische Nachrichten darüber sind nicht gesammelt. Da sie fehlen, stellt man Vermutungen an, und dem Unfug, der durch sich widersprechende oder gefärbte Erzählungen hervorgerufen wird, begegnet man auf allen Seiten. Als ich einem Priester gegenüber eine in schlechtem Ruf stehende Fabrikanlage erwähnte, sagte er: ‚Ach, das ist das Schlachthaus; dort werden alle Tage welche getötet.' Ich zitiere ihn nicht seiner Genauigkeit wegen, sondern um zu zeigen, wie Gerüchte im Umlauf sind und dem Volke selbst als wahr erscheinen. Es ist, wenn die Berichte auch übertrieben sein mögen, zweifellos wahr, daß die Verschwendung an Leben und Gliedern groß ist, und wenn dies alles den Eingebornen zustieße, so hätte sich schon lange ein Schrei erhoben, der das Gemetzel unterbrochen hätte."[1])

Dieses ist nur ein höchst flüchtiger Überblick über einige der herrschenden Zustände. Alle Besitzer von Obligationen und Aktien, die Großen und die Kleinen[2]), große Magnaten und kleine Parasiten haben sich nicht nur mit diesen Zuständen zufrieden gegeben, sondern haben auf ihrer Fortdauer bestanden, nach dem (so oft im Verlauf dieses Buches erwähnten) Prinzip, daß, je niedriger die Löhne und je länger die Arbeitsstunden, desto größer und lockender die Aussichten für die Dividenden sind. Prächtige Herrenhäuser, geräumig und schmuckreich wie Paläste, erheben sich aus der straffen Arbeit, aus dem Leiden und Sterben jener Arbeitermassen. Carnegie mit seiner prahlerisch entfalteten Wohltätigkeit zieht sein Einkommen geradezu aus dem Lebensblut jener Arbeiter und ihrer Familien und Kinder heraus[3]), und Morgan, der so fromm Liebesgaben spendet,

---

[1]) Ebenda, 1, 537 und 539. Die Carnegie Steel Company fing vor mehreren Jahrzehnten mit der systematischen Anwerbung eingewanderter Arbeiter an. Der Durchschnittslohn dieser Arbeiter beträgt 1,60 Dollar täglich.

[2]) Abgesehen von den wenigen früher genannten Ausnahmen.

[3]) „Ein Drittel aller derer, die in Pittsburg sterben, sterben, ohne daß sie darüber sprechen können. Das heißt, sie sterben vor ihrem fünften Lebensjahre. Ein Viertel von allen, welche sterben, sterben, ohne überhaupt sprechen zu

bei religiösen Versammlungen amtiert und als die Verkörperung fürstlichen Wohlwollens posiert, läßt keine so unpraktischen Erwägungen wie Mitleid oder Gefühl aufkommen, um das Leben in den tobenden Höllen, aus denen durchschnittlich 145 Millionen Dollar Reingewinn hergeleitet werden, auch nur um ein Geringes erträglicher zu machen[1]).

Zwölftes Kapitel

MORGAN ALS „RETTER DER NATION"

Kurz nachdem die Panik des Jahres 1907 eingesetzt hatte, wurde in einer „volkstümlichen Zeitschrift"[2]) ein Artikel veröffentlicht (und er bildete nur eins von vielen solchen Machwerken) mit der Überschrift: „Morgan der Herrliche". Der schwülstige Stil des Artikels, wenn auch sonst nichts, mußte Interesse und Verwunderung erregen,

---

können. Das heißt, sie sterben in ihrem ersten Lebensjahre. Die meisten dieser Todesfälle wären zu verhüten, da sie das Ergebnis von Lebensbedingungen sind, die, menschlich gesprochen, keine Existenzberechtigung haben." Dieser Massenmord wird zum großen Teil durch verfälschte Milch und schlechte Wohnungsverhältnisse hervorgebracht. — Ebenda, 2, 943.

[1]) Der amerikanische Arbeiterbund (The American Federation of Labor) erklärte bei seiner Jahreszusammenkunft in Toronto, im November 1909, daß der Stahltrust eifrig darauf bedacht sei, Arbeiterverbände zu zerstören, und daß er der bedeutendste Feind dieser Bewegung sei. Das Ziel ist, die Arbeiter in einen noch größeren Zustand der Dienstbarkeit zu bringen.

Das Aktienverzeichnis der United Steel Corporation, das bei der Jahresversammlung der Aktionäre am 18. April 1910 in Hoboken, New Jersey, zur Einsicht ausgelegt wurde, zeigte, daß der Name J. Pierpont Morgan & Co. für die Firma und als Inhaber für andere mit einer großen Aktiensumme auf den Listen stand. Morgans Londoner Firma, früher als J. S. Morgan & Co. bekannt, gegenwärtig Morgan, Grenfell & Co., besaß auch, wie sich zeigte, große Summen Aktien. Der Besitz auf den Namen Luke H. Cutler, der sich auf 17 395 Anteilscheine belief, wurde allgemein als John D. Rockefellers Besitz angesehen. Von den ausländischen Aktionären zeigte sich das „Holländische Syndikat" als das größte; sein Besitz betrug 216 870 Anteilscheine gewöhnlicher Aktien. Die Rothschilds entpuppten sich ebenfalls als große Aktionäre. Zahlreiche hervorragende amerikanische Kapitalisten und Bankfirmen waren mit verschiedenen großen und kleinen Besitzanteilen als Aktionäre in die Bücher eingetragen.

[2]) „Pearson's Magazine", Februarausgabe 1908.

doch paßte er im Charakter genau zu dem meisten der Art, was in Büchern und Zeitschriften veröffentlicht wurde. Dieses Gewäsch nannte man „volkstümlich", nicht weil das Volk danach verlangte, sondern weil es vielen Verlegern in hohem Maße als „sicher" galt. Es widersprach nicht den festbegründeten Interessen des Reichtums. Der Artikel fing mit folgender, düsterer Einleitung an:

„Es gab, als Wallstreet von John Pierpont Morgan gerettet wurde, Szenen, die niemals beschrieben werden können, Worte und Taten, deren man selbst in jenen Tagen der Aufregung, des Schreckens und der Verwirrung nicht einmal gedenken kann oder sollte, Heldentum, Verbrechen, Mißgriffe, Verrätereien und Qualen, die alles umfassen' was der Mensch an Ruhm oder Schande empfinden kann. Denn bis unser Erdteil halb schreiend, halb fluchend aus dem zitternden Wahnsinn herauskam, der das Banksystem des Landes zu vernichten, den Kredit der Nation zu zerschmettern und seinen Namen zu besudeln drohte, befanden sich die Menschen in einer namenlosen Verwirrung und Furcht, die Worte nicht schildern können; wie bei einem drohenden und unwiderstehlichen Aufruhr der Natur die Kühnsten und Mutigsten feige und einfältig werden.

Der schlichte Mr. Morgan, der frisch von den eintönigen Reden einer großen Versammlung der bischöflichen Kirche in Richmond kam, wurde plötzlich durch die Gefahr der finanziellen Lage zu einer Kundgebung von Mut, Stärke und persönlichem Herrschergeiste aufgerüttelt, durch welche Chaos und Verzweiflung in Ordnung und Vertrauen verwandelt wurden.

Und es wirkt wie ein Roman, wenn man vergleichend sieht, wie der wackere, verschwiegene amerikanische Bankier von siebzig Jahren sich aus der leidenschaftslosen Gesellschaft von Bischöfen und Priestern, deren Sinn auf religiöse Ideale gerichtet ist, zurückzieht, um das Kommando über die leidenschaftlichen, aufeinanderprallenden Geldkräfte von Wallstreet zu übernehmen, die aus bloßer Furcht wahnsinnig geworden waren — um der Vorkämpfer und Held derjenigen menschlichen Elemente zu werden, denen der höchste Zynismus und Argwohn, die größte Ver-

räterei, List, Grausamkeit, Anmaßung und Feigheit eigen waren."

Man könnte sich einbilden, daß Morgan, der „Kunstkenner", der „Literaturfreund", der große „Arbiter elegantiae", den Verfasser dieser Frivolität hätte holen und auf dem Fleck verprügeln lassen. Augenscheinlich — da uns der Beweis vom Gegenteil fehlt — fand er an dem Machwerk Gefallen. Es würde hier nicht der Erwähnung wert gewesen sein, wenn nicht die Pointe davon — daß Morgan der „Retter der Nation" sei — von vielen andern Schriftstellern und Veröffentlichungen ernsthaft und wiederholt vorgebracht worden wäre.

Bei der Erforschung von Morgans Laufbahn begegnet man einer unheilvollen Tugend. Es ist die der Beständigkeit. Die Art seines Patriotismus und Heroismus änderte sich seit seinem Eintritt in das Geschäftsleben niemals. Jener Flintenverkauf beim Ausbruch des Bürgerkrieges bildete die erste Bekundung seines intensiven Patriotismus. Im Jahre 1894 offenbarte sich wieder ganz konsequent seine patriotische Natur, als er und seine Clique von der Regierung in einer Zeit der Not einen Gewinn von wenigstens 18 Millionen Dollar erpreßten. In der Panik des Jahres 1907 zeigte sich sein untrüglicher Patriotismus sogar noch auffallender.

Während die Ergüsse der „volkstümlichen Schriftsteller" die Runde durch das ganze Land machten, langweilte ein widerspenstiger Senator den erlauchten Senat der Vereinigten Staaten mit einer langen, ermüdenden Rede. Der größere Teil des erlauchten Senats hatte gar nicht den Wunsch, zu hören, was dieser Senator, ein gewisser La Folette aus Wisconsin, zu sagen hatte, war aber durch die Vorschriften dazu gezwungen. Der Senat der Vereinigten Staaten war auf sein Ansehen und seine Würde in empfindlichster Weise bedacht. Die meisten seiner Mitglieder waren Multimillionäre. La Folette fehlte diese höchst wichtige Eigenschaft. Überdies zeigte er der Kaste gegenüber auch in anderer Hinsicht einen peinlichen Mangel. Er hatte sich seinen Weg in den Senat der Vereinigten Staaten nicht erkauft und damit eine der heiligsten Regeln freventlich verletzt. Er konnte daher keinen wirk-

lichen Standesnachweis führen oder irgendwelche Garantie für eine weise, vorsichtige politische Tätigkeit geben.

Aber die Majorität seiner Kollegen hatte guten Grund, über La Folettes Rede ungeduldig zu werden. Er bildete eine Stimme aus der Vergangenheit. Sie vertraten die neue Ordnung, die Ordnung einer zentralisierten Industrie und einer von den Magnaten selbst direkt geleiteten Regierung. Er war ein Überbleibsel der alten Überzeugung, ein Überbleibsel des Zeitalters des Wettbewerbs in der Industrie.

Inmitten seiner Beschuldigungen, Klagen und nichtssagenden Redensarten brachte Senator La Folette gewisse Tatsachen von wirklichem historischen Wert zum Ausdruck — Tatsachen, die durch die Berichte über das, was wirklich geschehen war, bestätigt wurden und allen aufmerksamen Beobachtern der während der Panik vor sich gegangenen Ereignisse vertraut waren.

Die Panik des Jahres 1907 gab wie frühere solche Ereignisse den großen Magnaten die günstige Gelegenheit, kleinere Magnaten zu vernichten und die Herrschaft über ihren Besitz an sich zu reißen.

Wie die kleinen Magnaten ihre Millionen erwerben

Eine dieser kleinen kapitalistischen Cliquen war die sogenannte „Heinze-Morse-Thomas-Gruppe". Ihre Herrschaft umfaßte zwölf Banken und zwei Trustgesellschaften, eine durch die Einverleibung einer Anzahl von Dampfschiffahrtsgesellschaften konsolidierte Küsten-Dampfschiffahrtgesellschaft, große Kupferbergwerke, einen Eistrust und verschiedene andere Besitzungen. Die Beherrschung einiger dieser Besitzungen wurde in vollem Maße durch die enormen Einkünfte sichergestellt, die den Armen durch die Erpressungen des Eistrusts geraubt wurden, und diese Räuberei wurde durch eine korrupte Verbindung zwischen Morse und der Tammany-Verwaltung in New York möglich und leicht gemacht.

Ehe Morse den Eistrust organisierte, war er ein unauffälliger Bankier gewesen. Bei Gelegenheit dieses Geschäfts hatte er mit der Diskontierung der Wechsel verschiedener

Persönlichkeiten und Firmen zu tun, die mit dem Verkauf von Eis beschäftigt waren. Da ihm der Gedanke kam, einen Trust in diesem notwendigen Artikel zu bilden, machte er sich daran, die kleineren Händler zu vernichten. Einer seiner ersten Schritte war, sich des heimlichen Einverständnisses mächtiger, die Regierung der Stadt New York beherrschender Politiker zu versichern.

Die „Mazet"-Kommission — eine von den gesetzgebenden Körperschaften im Jahre 1899 eingesetzte Untersuchungskommission — enthüllte in ihrer Untersuchung der Verwaltung der Stadt New York die Verschwörung zwischen dem Eistrust einerseits und den Dock- und anderen städtischen Departements andererseits zur Bildung und Aufrechterhaltung eines Monopols für die Lieferung von Eis an die Stadt New York. Bürgermeister Van Wyck, ein Werkzeug der großen Tammany-Führer, gab in seiner Zeugenaussage vor dem Richter Gaynor des Obersten Gerichtshofes von New York später zu, daß er von den Eistrustaktien 5000 Anteilscheine im Werte von 500 000 Dollar erhalten habe. Er erklärte, 57 000 Dollar bar dafür bezahlt zu haben. Als er gedrängt wurde, seine Aussage durch Beweise zu erhärten, gelang es ihm nicht darzutun, daß er tatsächlich irgend etwas gezahlt habe. Die Zeugenaussagen vor der „Mazet"-Kommission zeigten schließlich, daß die korrupte Vereinbarung zwischen dem Eistrust und den städtischen Beamten derart war, daß das Volk gezwungen wurde, 60 Cent für 100 Pfund zu zahlen, und daß der Trust die Fünf Cent-Abgabe von Eis aufgehoben und dadurch die Versorgung der ganz Armen tatsächlich abgeschnitten hatte[1]).

Der Eistrust, im Besitz seines sichergestellten Monopols, weigerte sich, die geringsten Konzessionen zu machen.

Millionen aus Leid, Krankheit und Tod

Das Resultat war ein auffallend großes Anwachsen der Sterblichkeitsziffer unter den Kindern der Armen. Zahlreiche, in höchst prekärem Notzustande lebende Familien konnten es sich nicht leisten, die für ein Stück Eis verlangten

[1]) Siehe: The History of Tammany Hall.

fünf Cent mehr zu bezahlen. Die Milch wurde sauer und wirkte wie Gift auf die Kinder. Die wachsende Zahl der Todesfälle in einer Reihe von Sommern, in denen die schreckliche Hitze, besonders in den überfüllten Wohnungen, Eis zu einer absoluten Notwendigkeit machte, ließ sich zum großen Teil auf das Verfahren des Eistrusts zurückführen. Millionen anderer Leute, die nur schlecht imstande waren, die ungebührlichen Forderungen zu bezahlen, waren gezwungen, die Extrasteuer darauf zu geben oder ohne Eis zu bleiben.

Dies war kein vorübergehender Zustand; er hat seit der Organisation des Eistrusts immerfort bestanden; das damals angenommene Verfahren herrscht noch jetzt. Auch war das Verfahren in keiner Weise von dem des Kapitalismus auf jedem anderen Gebiete verschieden. Das unveränderliche Prinzip, nach dem Kapitalisten handelten und durch das sie ihre Einkünfte ungeheuer vermehrten, bestand im Verkauf der notwendigsten Lebensbedürfnisse zum allerhöchsten Preise gerade dann, wenn das Volk sie am nötigsten brauchte. Im tiefsten Winter wurde der Kohlenpreis immer übermäßig hinaufgetrieben. Während der erfolgreiche Kapitalist seine Schenkungsbrocken zur Gründung von Hospitälern hergab, erwarb er seine Millionen aus Zuständen, die nach allen Seiten hin in ungeheurem Maße Leid und Krankheit hervorbrachten.

Je größere Profite er machte, desto mehr wurde er von seiner Klasse und von allen, die von den Auffassungen dieser Klasse beeinflußt wurden, als Finanzgenie angesehen. Sobald Morse bewiesen hatte, daß er großen Gewinn erpressen konnte, wurde er als einer der allerersten und erfolgreichsten Kapitalisten begrüßt. Die Zeitungen fingen an, lange Artikel über ihn zu bringen, der Preis der Eistrustaktien ging in Wallstreet in die Höhe, und vornehme Männer und Frauen der eleganten Gesellschaft waren nur zu eifrig dahinter, Aktien zu erwerben, die solche reiche Dividenden brachten. Allerdings wurden Anklagen über Gesetzesübertretung gegen Morse und seine Teilhaber erhoben, aber jene Anklagen gründeten sich nicht auf irgend etwas, das die große Masse des Volkes betraf, auch nicht auf irgendeine Ent-

rüstung über die durch das Verfahren des Eistrusts verursachten Entbehrungen, Leiden und Todesfälle; sie wurden allein zugunsten der kleineren Firmen erhoben, die Morse aus dem Geschäft verdrängt hatte. Jerome, der einige Jahre Distriktsanwalt des Kreises New York war, konnte in keinem Verfahren Morses etwas Strafbares finden und veranlaßte die Aufhebung des gegen die Beamten des Eistrusts eingeleiteten Strafverfahrens.

Durch diese Erpressung und indirekten Mord in großem Maßstabe wurde der Gewinn des Eistrusts sehr groß. Das auf diese Art eingenommene Geld benutzte Morse zur Finanzierung anderer Unternehmungen. Indem er die Herrschaft über eine Anzahl Küsten-Dampfschifffahrtslinien aufkaufte, verband er sie zu einer Korporation mit den vertrauten Begleiterscheinungen: Überemission von Aktien und Börsenspekulationen. Er verband sich mit den Heinzes, die große Kupferbergwerke in Montana besaßen und deren Art, die Politik und die Politiker jenes Staates zu behandeln, der von Morse in der Stadt New York angewandten einigermaßen ähnlich war. Er schloß auch ein Bündnis mit Thomas, der einige New Yorker Banken beherrschte.

Allem Anschein nach war dies eine sehr mächtige Verbindung; Morse und seine Genossen ließen sich keine Gelegenheit entgehen, um den Eindruck zu verbreiten, daß sie zu fürchterlich seien, um gestürzt zu werden.

Die großen Magnaten liegen auf der Lauer

Diese Männer machten in der Finanzwelt viel von sich reden und teilten mit erstaunlichem Glauben an ihre Unverletzlichkeit nach allen Seiten ihre Schläge aus. Sie wurden als große Finanziers gepriesen; zweifellos hielten sie sich, aufgeblasen durch ihren eignen Erfolg, selbst auch dafür, und sie glaubten durchaus fähig zu sein, sich mit den großen Magnaten zu messen. Mittlerweile beobachtete die Morgan- und Rockefeller-Gruppe sorgfältig ihre Operationen und wartete auf den geeigneten Moment, sie mit einem Schlage zu vernichten. Die Standard Oil-Gesellschaft

brauchte jene Kupferminen, und die von Morse organisierte Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde als drohende Konkurrenz für die unter Morgans und Rockefellers Herrschaft stehenden Eisenbahnlinien angesehen.

Senator La Folettes Bericht über die nun folgenden Ereignisse war in bezug auf die Tatsachen genau. In seiner Rede im Senat der Vereinigten Staaten erzählte er folgendes:

„Plötzlich, in den ersten Tagen des Oktober, begann jemand (um einen Wallstreet-Ausdruck zu gebrauchen) „United Copper auf die Straße zu werfen". Die Aktien fielen erbärmlich. Standard Oil befand sich auf dem Wege. Heinze, furchtlos, und ohne die Quelle zu ahnen, kaufte und kaufte durch seinen Bruder, ein Mitglied der Geldbörse, und durch Makler, bis United Copper jeden festen Halt verlor, Heinzes Bruder, eine Firma seiner Makler, mit sich riß und die Morse-Heinze-Banken in den Krach hineinzog.

„Bis zu diesem Punkte war die Panik noch gezügelt worden, aber mit den Enthüllungen, die den Untersuchungen der Abrechnungsstelle unmittelbar folgten, gingen die Zügel verloren, und die Situation fing an, ernst auszusehen. Aber nicht einen Augenblick verpaßten Morgan oder die Standard Oil die sich ihnen darbietende Gelegenheit. Morse und Heinze waren unterlegen. Sie wurden genötigt, ihre Direktorstellen zu reorganisieren und halbabhängige Standard-Oil-Leute als ihre Nachfolger einzusetzen. Sie wurden gezwungen, ihre Aktien für das, was sie noch bekommen konnten, zu verkaufen. Morgan machte einen Angriff auf Aktien und Obligationen von Morses konsolidierter Dampfschiffahrtsgesellschaft, und Morse wurde schließlich gezwungen, seinen Dampfschiffahrtsgesellschaft-Verband abzutreten und tat es auch.

„Man trachtete nach der Knickerbocker-Trust-Gesellschaft, deren Präsident Charles T. Barney war, ein vertrauter Verbündeter Morses. Es wurde in New York darüber geklagt, daß die Interessenten mit Überlegung einen Sturm auf die Knickerbocker-Gesellschaft in Szene setzten. Man wandte sich an Morgan um Hilfe. Morgan, dem man gerade hier in dieser Kammer Beifall geklatscht hat, war in der Lage, jeden Schritt und jede Phase dieses Vorgehens sorgfältig zu

verfolgen. Zuerst gab Morgan, wie man in Wallstreet verbreitete, bekannt, daß die Knickerbocker-Gesellschaft unterstützt werden würde, wenn sie den Forderungen der Deponenten, die einen Ansturm auf sie hervorgerufen hätten, nachkommen würde. Die folgenden Ereignisse zeigten in keiner Weise, daß dieses Versprechen irgendwie aufrichtig gewesen wäre, sondern eine Untersuchung jedes Schrittes überzeugt vom Gegenteil. Unterstützung wurde nicht gegeben; sie wurde verhindert. Nachdem die Gesellschaft im Vertrauen auf jenes Versprechen Millionen ausgegeben hatte, sah sie sich gezwungen, ihre Türen zu schließen, und Barney endete als Selbstmörder.

„Barney war auch Direktor der Trust Company of America gewesen, eines verhältnismäßig neuen Instituts, mit einigen Abteilungsdirektoren; dies gab den großen Gruppen halb und halb ein Interesse an dem Institut, obgleich sie es noch nicht übernommen hatten. Der Angriff auf Heinze, Morse, Barney und andere und die direktoriale Verbindung des Letztgenannten mit der Trust Company of America führte dazu, daß diese allgemein das Vertrauen einbüßte. Ein starker Ansturm setzte ein. Dies stand nicht auf dem Programm; vielmehr, da die Vanderbilts, die Verbündeten der Standard Oil, in dem Direktorium der Trust Company of America vertreten waren, war Standard Oil verpflichtet, einigen Beistand anzubieten. Obgleich Gold und Banknoten auf den Zahltischen prahlerisch aufgehäuft wurden, um auf die Deponenten Eindruck zu machen, und der junge Vanderbilt sich als sichtbares Zeichen der Zahlungsfähigkeit darbot und an den Schalter des Kassierers stellte, beharrten die erregten Deponenten auf der Rückzahlung ihres Geldes“[1]).

In einem Tage sozusagen wurde die Morse-Heinze-Thomas-Gruppe vollständig zermalmt und ihr Eigentum konfisziert. Wenn dies die letzte Erfahrung jener waghalsigen kleinen Magnaten gewesen wäre, so hätten sie Grund gehabt, sich ihres großen Glückes zu freuen. Aber ihre Nieder-

[1]) „Centralisation and Community of Control in Industry, Franchises, Transportation and Finance, Die Panik im Oktober 1907 und ihre Lehren.“ — Rede des Hon. Robert M. La Folette von Wisconsin usw., 21—22.

lage mußte vollendet werden. Die Bundesregierung fing plötzlich an, sich für ihre Operationen zu interessieren. Während früher die Anklagebeamten der Regierung gar nichts davon gewußt hatten, daß Morse, Heinze und Thomas bei ihren finanziellen Operationen Betrug verübt hatten, so entdeckten sie jetzt die vollste Gewißheit. Von gewisser Seite wurden Beweise von Gesetzesübertretungen des gefallenen Trios angeboten. Das New Yorker Büro des Bezirksanwalts der Vereinigten Staaten wurde in seiner Energie ganz lebendig. Es veranlaßte die Anklagejury, Untersuchungen anzustellen, und zeigte in der Verfolgung auffallenden amtlichen Eifer. Heinze wurde verklagt und Morse vor Gericht gebracht, für schuldig erklärt und zu fünfzehn Jahren Gefängnis verurteilt — eine Entscheidung, gegen die er Berufung einlegte. Das Appellations-Bundesgericht der Vereinigten Staaten bestätigte das Urteil[1]). Morse wurde von Präsident Taft begnadigt, nachdem er noch nicht zwei ganze Jahre von seiner Strafe in dem Bundesgefängnis von Atalanta abgesessen hatte.

Morse und Heinze lernten zwei wertvolle Regeln, die sich alle ehrgeizigen kleinen Magnaten wohl zu Herzen nehmen sollten. Erstens, daß es außerordentlich unklug ist, die Interessen der wirklich großen Magnaten zu durchkreuzen, und zweitens, daß jene großen Magnaten den Strafmechanismus der Gerichtshöfe gegen Widersacher ihrer eignen Klasse ebensogut gebrauchen können wie gegen Arbeiterführer, Arbeiterverbände und die Besitzlosen im allgemeinen.

Aber die Wegnahme des Eigentums des vertriebenen Verbandes war nicht der einzige Vorgang dieser Art in jenen Erntetagen der Panik des Jahres 1907. Die Fabriken elektrischer Apparate der Westinghouse-Gesellschaft waren der

[1]) Während seiner Haft in dem New Yorker Stadtgefängnis erlaubten ihm die Richter der Vereinigten Staaten, täglich auszugehen, „damit er seinen notwendigen Geschäften nachgehen könne". Von der großen Zahl der eines Verbrechens überführten Personen ist niemals ein einziges Beispiel bekannt geworden, daß es einem armen Gefangenen gestattet worden wäre, das Gefängnis während des Tages zu verlassen, um für seine Familie arbeiten zu können. Der Gerichtshof bestimmte später, daß Morse bis zur Entscheidung über seine Berufung gegen Bürgschaft freigelassen werden solle. Keinem armen Gefangenen wurde dieses Vorrecht gewährt.

Standard Oil-Gesellschaft, der die General Electric Company gehörte, lange im Wege gewesen. Die Standard Oil-Gesellschaft übte während der Panik einen finanziellen Druck aus, der die Westinghouse-Gesellschaft bald in Verwicklungen brachte, aus denen sie sich nur dadurch befreien konnte, daß sie in den Besitz der Standard Oil-Gesellschaft überging. Und in den Konferenzen, die die Finanziers von Wallstreet in den ersten Tagen der Panik abhielten, erfuhr Morgan, daß die Herrschaft über die Tennessee Kohlen- und Eisengesellschaft von John W. Gales und seinen Gesellschaftern zur Erlangung von Darlehen an die Trust Company of America abgetreten worden war. Das war eine Nachricht von höchstem und bedeutungsvollstem Werte.

Der Stahltrust verschlingt einen gefährlichen Konkurrenten

Die Tennessee Kohlen- und Eisengesellschaft war der gefährlichste Konkurrent des Stahltrusts. Sie war der einzige große Konkurrent, der seine eignen Eisenerzlager und Kohlenvorräte besaß. Bei dem Sturz im Jahre 1907 gehörten ihr, wie man schätzte, 500 bis 700 Millionen Tonnen Eisenerz, 2000 Millionen Tonnen Kohlen und „sehr große Mengen Fluß und Flußmittel". Alle diese Kohlenlager befanden sich in einem Umkreis von dreißig Meilen von ihrer Fabrikanlage in Birmingham, Ala[1]). Die Besitzer dieser Gesellschaft planten Verbesserungen, die sie zu einem noch ernsthafteren Konkurrenten des Stahltrusts gemacht hätten, und sie hatten Pläne in Vorbereitung zur Verschmelzung der Republic Steel Company mit ihrer eignen Korporation. Überdies stand die Tennessee Kohlen- und Eisengesellschaft in der Entwickelung des Flammofensystems zur Herstellung von Stahlschienen an erster Stelle. Ihre Schienen wurden stärker gefragt und brachten höhere Preise als die des Stahltrusts.

In der schwierigen finanziellen Lage der Trust Company of America sahen die gemeinsam arbeitenden Interessen von Morgan und Rockefeller ihre große Gelegenheit, die

[1]) Zeugenaussage vor der gerichtlichen Senatskommission der Vereinigten Staaten am 2. Februar 1909.

Konkurrenz der Tennessee Kohlen- und Eisengesellschaft auszumerzen. Um sich vor dem Bankrott zu bewahren brauchte die Trust Company of America sofort große Summen Bargeld, das knapp war. Morgan und seine Clique besaßen das Bargeld. Die Bedingung, auf der Morgan bestand, war, daß die Gesellschaft ihm die Aktien der Tennessee Kohlen- und Eisengesellschaft, die sie als doppelte Sicherheit für Darlehen im Besitz hatte, verkaufen sollte. Schwer bedrängt, mußte die Trust Company nachgeben und die Aktien zu dem gebotenen niedrigen Preise verkaufen. Der nächste Schritt war, die Tennessee Kohlen- und Eisengesellschaft zu einem Teil des Stahltrusts zu machen.

Da gab es jedoch ein Hindernis. Das Antitrust-Bundesgesetz untersagte solche Verbindungen. Wie konnte diese Lage überwunden werden? Präsident Roosevelt drohte den großen Magnaten wiederholt und stürmisch mit der strengen Durchführung dieses Gesetzes. Aber Morgan kannte Roosevelt augenscheinlich viel besser, als das Land ihn kannte. Er rechnete zweifellos damit, daß Roosevelts Reden nichts als Worte waren und daß Roosevelt von neuem seine Unterwürfigkeit durch Taten beweisen würde. Es zeigte sich später — am 3. Oktober 1912 — vor einer Untersuchungskommission des Kongresses, daß Morgan im Jahre 1904 zu dem Fonds der Roosevelt-Kampagne 150 000 Dollar beigetragen hatte. Morgan selbst gab zu, daß er dieses Geld hergegeben habe, als Roosevelt Kandidat für die Präsidentschaft war.

Man erzählte, daß Morgan durch Abgesandte nach dem Weißen Hause Roosevelt mitgeteilt habe, daß, wenn die Verschmelzung der beiden Stahlgesellschaften von der Regierung nicht zugelassen werde, die Trust Company of America fallieren, eine Reihe anderer Bankrotte hervorrufen und die Panik vielfach verschärft werden würde. Was auch immer die Gründe für Roosevelts Unterwerfung waren, er gab seine Einwilligung. Gerade zu dieser Zeit brachten die Gerichtshöfe das Antitrust-Gesetz zur Geltung, auf Grund einer Auslegung, die sich niemand hatte träumen lassen, als das Gesetz durchgebracht wurde. Die hochwürdigen Richter fanden heraus, daß Arbeiter-

verbände auch Truste seien, und erließen Vorladungen gegen sie mit der Begründung, daß sie Verschwörungen darstellten, jenem Gesetze zum Trotz! Man erhob bittere Anklagen gegen Roosevelt[1]); das Vorgehen gegen ihn hatte jedoch, soweit die Verschmelzung der beiden Korporationen in Betracht kam, wenig zu bedeuten; hätte der Stahltrust nicht zu jener Zeit die Herrschaft erlangt, so würde er sie unvermeidlich zu einer andern Zeit und durch ein anderes Vorgehen erlangt haben[2]). Nach Enthüllungen vor der Justizkommission des Senats hatte der Stahltrust dadurch, daß er die Trust Company of America zwang, die Kontrolle über die enorm wertvollen Fabrikanlagen und Gruben der Tennessee Kohlen- und Eisengesellschaft zu einem ganz unnatürlich niedrigen Preise zu verkaufen, einen Gewinn von 670 Millionen Dollar.

Woher erlangten Morgan und seine Gefährten das Geld,

[1]) Sieben Senatoren der Vereinigten Staaten unterzeichneten ein Dokument, in dem er wegen der Verletzung des Antitrust-Gesetzes und wegen des tatsächlichen Befehls an das Justizdepartement der Vereinigten Staaten, keine Schritte zur Durchführung des Gesetzes zu unternehmen, heftig angeklagt wurde. Unter der Überschrift „Morgan, Diktator" brachte das Berliner Tageblatt am 3. Dezember 1907 in seinem finanziellen Teil einen Leitartikel, der auf die Strafverfolgung Morgans wegen Erpressung drang, da er mit einer verhängnisvolleren Kalamität gedroht hätte, falls Roosevelt ihm nicht nachgeben würde. Nach deutschen Gesetzen, sagte das Tageblatt, würde Morgan sofort wegen Erpressung verhaftet worden sein. Eine amüsante Bemerkung, wenn man in Erwägung zieht, daß Morgan und seinesgleichen in den Vereinigten Staaten die Regierung sind.

[2]) Die Nutzlosigkeit des Antitrust-Gesetzes, soweit seine Anwendung auf kapitalistische Korporationen in Betracht kommt, wurde von dem Kongreßmann Littlefield, einem der republikanischen Diktatoren des Kongresses und einem Trust-Advokaten von großer Geschicklichkeit, höhnisch dargetan. In einer Rede an die „Illinois Bar Association" führte er am 27. Juni 1908 folgendes aus: „Im Jahre 1907 hatte die Regierung einhundertundeinundsiebzig Distrikt- und Hilfsdistriktanwälte in ihrem Dienst. Diese kleine Armee von Juristen kostete die Regierung außer den 270 965,58 Dollar betragenden Gehältern des Justiz-Departements noch 735 612,06 Dollar an Gehältern und Auslagen. Durch Ausübung schuldigen Fleißes erlangten sie 9741 Schuldigerklärungen wegen Übertretung des Gesetzes. Die Durchschnittszahl der Überführungen wegen Verletzung des Sherman-Antitrust-Gesetzes während der letzten sechseinhalb Jahre beträgt etwas mehr als eine jährlich, nur sieben seit dem 14. September 1904." Um die volle Bedeutung dieses Berichtes zu verstehen, muß man bedenken, daß während dieser Periode die Regierung zur Durchführung dieses besonderen Statuts im Jahre 1904 500 000 Dollar und im Jahre 1908 250 000 Dollar zur Verfügung hatte. Seit dem 14. September 1901 sind bei acht gerichtlichen Vorladungen und sieben Schuldigerklärungen 386 242,88 Dollar für diesen besonderen Zweck ausgegeben, aber an Geldstrafen nur 96000 Dollar gezahlt worden.

mit dem sie die Terrorisierung des Landes und die Aufspeicherung ungeheuer großen Besitzes auf dem Gebiete der Industrie und anderwärts durchführten? Wieder hatte das Volk eine jener häufig auftretenden Gelegenheiten, deutlich zu erkennen, wie vollständig die Regierung der Vereinigten Staaten ein Werkzeug der Kapitalisten war. In den Banken lagen mehr als 200 Millionen Dollar, die hauptsächlich aus dem Schweiße der arbeitenden Klasse durch Besteuerung herausgepreßt waren. Die wenigen, die großen Banken beherrschenden Oligarchen durften dieses Geld so benutzen, als ob es ihr privates Eigentum wäre. Sie lehnten es ab, irgendwelches Geld an irgend jemand zu verleihen, so lange ihre Pläne noch nicht fertig waren, und wenn sie es ausliehen, so geschah dies zu übertrieben hohen Zinssätzen. Selbst diese vollständige Übertragung der Regierungsgelder genügte ihnen nicht, sie verlangten mehr. Die Regierung ging sofort darauf ein. Der Finanzminister Cortelyou gestattete den Nationalbanken ohne weiteres, weitere 30 Millionen in Papiergeld auszugeben und ließ die Münzen Tag und Nacht arbeiten, um neues Geld zu prägen.

In seiner Pose als Retter des Landes trat Morgan am Nachmittag des 24. Oktober 1907 zur günstigen Stunde hervor und verkündigte großmütig seinen Wunsch, „die Spannung zu lösen". Die ganze Kapitalistenklasse, mit Ausnahme der sehr wenigen Magnaten, die die ganze Situation geschaffen hatten, schrie nach Gelddarlehen. Die Darlehen wurden an jenem Nachmittag endlich hergegeben. Der „Retter des Landes" verlangte für Darlehen 20 Prozent und mehr und forderte bei schwerer Schädigung der Leihenden Obligationen als doppelte Sicherheit. Das Geld, das er auf diese Weise auslieh, war Regierungsgeld, das von den Produzenten durch Besteuerung erpreßt worden war.

Keine Hilfe für die Arbeitslosen

Was tat nun die Regierung, während sie Morgan den Staatsschatz zur Verfügung stellte, für die Millionen Arbeiter, die in erzwungenen Müßiggang und Mangel gestürzt worden waren? Gegen Juni 1908 waren nach vorsichtiger Schätzung

vielleicht 5 Millionen Arbeiter in den Vereinigten Staaten ohne Arbeit und konnten keine bekommen. Berichte der Wohltätigkeitsorganisationen aller Städte zeigten, daß alle Städte von Obdach- und Arbeitslosen überfüllt waren. Überall herrschte Mangel, und Fälle von Hungertod bei Männern, Frauen und Kindern waren häufiger, als die amtlichen Berichte aufzudecken wagten. Die Gefängnisse überall im Lande waren mit Männern überfüllt, die, von der Arbeit vertrieben, für Landstreicher erklärt und verurteilt worden waren. Viele Obdachlose begingen absichtlich irgendeine Gesetzesübertretung, um ins Gefängnis geschickt zu werden. Dort bekamen sie wenigstens Obdach und Nahrung. Viele Städte faßten den Plan, die Arbeitslosen vorsichtig zu vertreiben. Überall nahmen die Verbrechen zu; viele Arbeiter, zu äußerster Not getrieben, stahlen und wurden natürlich ins Gefängnis befördert. Die Sozialethische Liga der Stadt New York berichtete, daß im Zeitraum von sechs Monaten die Zahl der Verbrechen um 50% zugenommen habe.

Überall herrschte Mangel und Hungertod, und was tat die Regierung des Landes, der Staaten, der Städte für die Arbeitslosen? Nichts, außer daß sie dreinschlug und eine Schreckensherrschaft führte, wenn sie sich anmaßten, Straßenversammlungen abzuhalten, um für das Recht auf Arbeit zu sprechen.

Eine noch zu verfolgende Laufbahn

Das ist im Umriß die wahre Geschichte der Laufbahn des großen „Retters des Landes". Aber das ist nicht alles. Morgan ist zweifellos in sehr zahlreiche andere Unternehmungen verwickelt gewesen, deren Einzelheiten niemals öffentlich bekannt geworden sind. Einige Ereignisse neuesten Datums sind jedoch ziemlich gut bekannt. Er und andere amerikanische Bankiers waren mit dem Unterbringen einer Anleihe von 27 500 000 Dollar bei europäischen Bankiers unzufrieden und drangen in die Regierung der Vereinigten Staaten — ihre Regierung —, ihnen einen Anteil daran zu sichern. Auch ist es nicht so lange her, daß

ein anderes Unternehmen Morgans öffentlich bekannt wurde. Er „willigte ein", eine sechsprozentige Ausgabe New Yorker Stadtobligationen in Höhe von 30 Millionen Dollar zu übernehmen, um „den Kredit von New York zu retten". Bezahlte er diese Obligationen in barem Gelde? Nein. Er unterzeichnete einen Scheck über 15 Millionen Dollar auf die First National Bank von New York und einen zweiten über 15 Millionen Dollar auf die National City Bank von New York. Wem gehörte tatsächlich das in diesen Banken befindliche Geld, auf das Morgans Schecke ausgestellt waren? Es war von dem Staatsschatz deponiertes Geld. Außerdem erhielt er über 10 Millionen mehr von den New Yorker Stadtobligationen zu einem hohen Zinsfuß. Die heroischen Eigenschaften des Retters des Landes werden ferner durch die Feststellung des Kontrolleurs Metz beleuchtet, daß er, Metz, um Morgan zur Annahme der New Yorker Stadtobligationen zu bewegen, sich nach Albany begeben und dafür sorgen mußte, daß in den gesetzgebenden Körperschaften ein besonderes Gesetz durchgebracht würde, das den höheren Zinsfuß der Obligationen ermöglichte. Ein anderes solches Beispiel zur Beleuchtung der Methoden Morgans oder der von ihm beherrschten Korporationen wird später gegeben werden.

Mit einem Kostenaufwande von mehr als 22 Millionen Dollar[1]) (bis zum November 1909 gerechnet) hatte die Stadt New York am Hudson von der 12. bis zur 22. Straße von Little West eine Reihe ausgedehnter moderner Landungsbrücken gebaut. Diese Landungsbrücken heißen die Chelsea Pier Improvements. Die ganzen Kosten wurden von der Stadt New York bestritten, und das Geld wurde durch den Verkauf von Stadtschuldscheinen erlangt. Der Zinssatz wechselte von drei bis fast fünf Prozent. Ein Teil der Obligationen ist in dreißig Jahren, ein sehr kleiner Teil in vierzig Jahren rückzahlbar, und der größte Teil der Gesamtausgabe „reift" in fünfzig Jahren.

Diese Landungsbrücken wurden an drei Dampfschiffsgesellschaften verpachtet, von denen eine die von Morgan

[1]) Statement of New York City Dock Department.

organisierte International Mercantile Marine Company ist; eine andere ist die Cunard-Linie, die dritte die Compagnie Générale Transatlantique. Diese Gesellschaften verschafften sich durch die Tammany-Verwaltung im Jahre 1904 einen Pachtkontrakt so skandalöser Art, daß die Stadt nicht genug einnimmt, um auch nur die Zinsen der für die Landungsbrücken ausgegebenen Obligationen zu bezahlen. Am 16. Dezember 1903 machte die International Mercantile Marine Company das schriftliche Angebot, fünf ganze Landungsbrücken und eine halbe für jährlich 450 000 Dollar zu pachten[1]). Die Frage, ob dieser Verpachtung zuzustimmen sei, war noch nicht entschieden, als Tammany wieder zur Macht kam. Die International Mercantile Marine Company erlangte darauf die Zurückgabe ihres ersten Angebots[2]), und es wurde später eine dreißigjährige Pacht abgeschlossen, wonach die drei Gesellschaften neun Landungsbrücken für einen jährlichen Pachtbetrag von 565 000 Dollar erhielten[3]). Insofern, als die International Mercantile Marine Company allein ursprünglich willens gewesen war, 3 392 351,46 Dollar für die neun Dämme für einen Zeitraum von dreißig Jahren anzubieten, bürdete diese Veränderung der Bedingungen der Stadt einen Verlust von beinahe drei Millionen Dollar auf. Das Resultat kann folgendermaßen festgestellt werden:

Die Chelsea Improvements kosteten die Stadt 22 Millionen Dollar.

Die jährlichen Zinsen, welche die Stadt aufbringen muß, belaufen sich auf 844 800 Dollar.

Die Amortisationskosten betragen 220 000 Dollar.

Die jährliche Abnutzung wird auf 345 553,50 Dollar berechnet.

Die jährlichen Gesamtausgaben betragen daher 1 410 353,50 Dollar.

Die jährliche, von Dampfschiffsgesellschaften für diese Dämme gezahlte Pacht beträgt 565 000 Dollar.

Daher beträgt der Nettoverlust für die Stadt jährlich 845 353,50 Dollar, das sind pro Tag 2316,04 Dollar.

[1]) New York City Dock Department Report 1903, 942. [2]) Sinking Fund Report, 1904, 2. [3]) Ebenda, 1906, 786.

So wurden die Beamten der Stadt New York dazu gebracht, die damals größten und schönsten Landungsbrücken in New York, wenn nicht in den Vereinigten Staaten, für eine geringere Summe zu verpachten, als die Stadt für ältere und viel schlechtere Landungsbrücken erhalten hatte, so daß die Stadt New York in jedem Jahre 845 353,50 Dollar verlor. Und während Morgans International Mercantile Marine Company aus diesem Geschäft Nutzen zog, zahlte Morgan jährlich 20 000 Dollar an das städtische Untersuchungsbüro, damit kleiner Diebstahl untersucht und bloßgestellt wurde! Ein Kommentar ist unnötig.

Diese Geschäfte sind jedoch unbedeutend, wenn man sie mit seiner Tätigkeit in noch neuerer Zeit vergleicht. Am 2. Dezember 1909 kaufte Morgan persönlich den größten Teil der Aktien der Lebensversicherungsgesellschaft Equitable, den Thomas F. Ryan im Jahre 1905 von der Familie Hyde gekauft hatte. Durch diesen Kauf erwarb Morgan die Aktien, um deren Besitz vier Jahre vorher ein so bitterer Kampf geführt worden war — ein Kampf, der (wie schon beschrieben) im Jahre 1905 die großen, Aufsehen und Ärgernis erregenden Enthüllungen über Versicherungsgesellschaften hervorrief. Durch den Kauf dieser Aktien erlangte Morgan die Kontrolle über die auf 470 Millionen Dollar berechneten Aktiva; er bezahlte, so sagte man, annähernd 2 500 000 Dollar für Ryans Aktien. Dreizehn Tage nach dieser Erwerbung kaufte er eine Anzahl von Telephonlinien, Konkurrenten der Bell-Telephongesellschaft, wahrscheinlich um sie mit dem Bell-Netz zu vereinen.

Morgans nächster Schritt zeigte, wie schnell er seine schon riesenhafte Macht ausdehnte. Durch Kauf, Ringbildung oder Gemeinschaftlichkeit der Interessen erwarb er die Guarantee Trust Company von New York, ein Unternehmen von 90 Millionen Dollar; die Mercantile Trust Company mit Hilfsquellen von 68 475 000 Dollar; die Equitable Trust Company, deren Aktiva 63 800 000 Dollar betrugen; die Morton Trust Company — früher unter Ryans Kontrolle —; die Fifth Avenue Trust Company und andere sehr mächtige Bankinstitute. Morgans Macht

umfaßte jetzt Bank- und Trust-, Versicherungs-, Industrie- und Transportgesellschaften und beherrschte oder beeinflußte ein Kapital, das nach den Tatsachen, die im Jahre 1912 bei der Untersuchung des Geldtrusts durch eine besondere Kommission des Kongresses aufgedeckt wurden, auf wenigstens 22 245 000 000 Dollar geschätzt wird. Nachdem er diesen Geldtrust zum Abschluß gebracht hatte, wurde er als „Geldkaiser" begrüßt, und sein ungeheurer Besitz wurde als ein eindrucksvolles und unbarmherziges Beispiel von der Macht eines einzigen Menschen bezeichnet, obgleich dieser Schritt tatsächlich nur ein weiterer unvermeidlicher Markstein in der Zentralisation der Hilfsquellen des Landes und der Oberherrschaft über sie war. Nur diejenigen, die für diese Entwicklung blind waren, waren darüber erstaunt.

Schließlich, um mit der Erzählung von Morgans Laufbahn zu Ende zu kommen, bleibt noch die riesengroße, auf einen Wert von 900 Millionen bis 2000 Millionen Dollar geschätzte Expropriation der Hilfsquellen in Alaska und großer Strecken von Wasserkraftgebieten in jenem Territorium und in verschiedenen andern westlichen Staaten — Gebiete, die nach ihrem wirklichen und potentiellen Wert auf Hunderte von Millionen, wenn nicht Milliarden Dollar geschätzt werden. Den von seiten großer kapitalistischer Interessen unternommenen erfolgreichen Anstrengungen, sehr große Strecken von Kohlen-, Kupfer- und anderem Mineralland, von Riesenholzungen und Wasserkraftgebieten zu erwerben, widersetzte sich Gifford Pinchot, der Oberforstmeister der Vereinigten Staaten. Ein kritischer Rechtsstreit folgte darauf in den Jahren 1909 und 1910 zwischen Pinchot und Ballinger, dem Minister des Innern. Es wurde die Anklage erhoben, daß Ballinger, vor seiner früheren Anstellung als Landbevollmächtigter, als Anwalt für einige der Ansprucherhebenden gehandelt habe, besonders für die Cunninghams, die große Landstriche mit den wertvollsten Hilfsquellen erhalten hätten. Es kam zu einer Untersuchung durch den Kongreß.

Nach einer glaubwürdigen Aussage schien es, daß J. P. Morgan & Co. im Jahre 1906 mit den Guggenheims ein

Syndikat gebildet und die Ansprüche der Cunninghams übernommen hatte. Am 18. Februar 1910 erschienen John N. Steele, der Generalanwalt des Syndikats, und Stephen Birch, sein leitender Direktor, in Alaska, freiwillig vor der aus beiden Häusern des Kongresses gebildeten Kommission und machten jene Aussage, stellten es auch in Abrede, daß das Syndikat jemals Geld, Landbewilligungen oder besondere Rechte von der Regierung erhalten habe. Die Aussage wollte die durch Strohmänner bewirkten ungeheuer großen Betrügereien bei dem erfolgreichen oder versuchten Erlangen von Mineral-, Bauholz- und Wasserkraft-Gebieten, die auf Hunderte von Millionen, wenn nicht Milliarden Dollar geschätzt wurden, aufdecken und dadurch zeigen, daß die in der Zeit der Ansiedlung begonnene Wegnahme von Land durch mehr als drei Jahrhunderte bis zur Gegenwart ohne irgendeine ernste Unterbrechung fortgesetzt worden ist.

Morgan, der seine Laufbahn während des Bürgerkrieges mit dem Verkauf jener unbrauchbaren Flinten an die Unionsarmee begann, ist erfolgreich weiter geschritten, bis er zuletzt als ein finanzieller Koloß und einer der tatsächlichen Herrscher des Landes alles überragte. Er lebte in einem glänzenden Herrenhause in der Madison Avenue in New York und baute an dieses, zu seinem eignen Genuß, eine schöne, geräumige, marmorne Kunstgalerie an, die voll der kostbarsten Kunstwerke ist. Er zeigte eine Leidenschaft für die Literatur, und seine Bibliothek ist sehr ausgedehnt. Er beherrschte sogar die Moral der andern Leute, wie eine Unterbrechung der Oper „Salome" bei ihrer ersten Aufführung im Metropolitan Opera House zeigt, von dem er ein Patron und Direktor war. Geld, Größe, Ansehn, Macht — alles gehörte ihm. Und die ganze Zeit über sind die Gefängnisse voll von kleinen Dieben.

Dreizehntes Kapitel

DAS ELKINSSCHE VERMÖGEN

Mit einem Vermögen, das nach vorsichtiger Schätzung 50 Millionen Dollar beträgt, zweifellos aber viel größer ist, ist Stephen B. Elkins einer der bedeutenden Multimillionäre der Vereinigten Staaten. Mit dem Reichtum solcher Magnaten, wie der Vanderbilts, der Goulds, Morgans und Hills verglichen, sind Elkins Besitzungen nicht bemerkenswert; er kann nicht in ihre besondere Klasse eingereiht werden. Aber sein Reichtum hat ihn zu der Stellung eines der mächtigsten Politiker des Landes erhoben; er ist einer der rührigen, herrschenden Führer in dem Senat der Vereinigten Staaten; der Staat West-Virginia ist im wesentlichen sein Gebiet, nicht nur politisch, sondern in ausgedehntem Maße sein persönliches Eigentum. Er besitzt oder beherrscht viele seiner Berge und seiner Kohlenzechen und viel von seinen andern natürlichen Hilfsquellen; einige seiner Eisenbahnen und auch seine Straßenbahngesellschaften gehören ihm. Auch die vor einigen Jahren für 18 Millionen Dollar an die Goulds verkaufte West-Virginia-Zentraleisenbahn wurde von ihm beherrscht. In demselben Staate gehören ihm Banken und Sicherungsgesellschaften, Baukorporationen, Koksanlagen, Wasserwerke und verschiedene andere Besitzungen. Er hat große Gruben-, Land- und andere Interessen im Westen.

West-Virginia ist Elkins' Gebiet

Elkins ist der große reiche Herr, dessen Wort in West-Virginia Gesetz ist. Ob der Staat demokratisch oder republikanisch ist, macht wenig aus; die Herrschaft über ihn ist ausschließlich eine Familienangelegenheit. Während er ein republikanischer Herrscher ist, war sein Schwiegervater, Henry G. Davis, der in dem Rufe stand, ein Vermögen von wenigstens 30 Millionen Dollar zu besitzen, lange Zeit der demokratische Führer. Welche politische Partei auch die Macht hatte, diese Familie stand immer auf der Seite der

Gewinnenden. Vor einigen wenigen Jahren, als die „konservative Demokratie“ in der National Democratic Convention die Oberhand über die Elemente des Mittelstandes gewann, wurde Davis als ihr Kandidat für das Amt des Vizepräsidenten der Vereinigten Staaten gewählt. Die Formen einer sogenannten „populären“ Regierung herrschen noch in West-Virginia, aber nur zur Durchführung der Pläne und des Willens solcher Magnaten wie Elkins und Davis, wie sie in andern Staaten zur Ausführung der Pläne der dort herrschenden Magnaten benutzt werden. Die Familie Elkins-Davis erteilte den gesetzgebenden Körperschaften den Befehl, Elkins in den Senat der Vereinigten Staaten zu wählen, und die ehrenwerten gesetzgebenden Körperschaften taten es. Staats- und Kreisbeamte, Richter und andere Angestellte schulden dieser Familie ihre öffentliche Stellung und damit ihre Ergebenheit. Elkins ist gegenwärtig das große Faktotum der Politik West-Virginias. Doch noch vor zwanzig Jahren wurde er als Eindringling angesehen.

Senator Elkins erbte keinen Reichtum; er ist vollständig der „Baumeister seines eigenen Glückes“. Wie waren Art und Stil seines Bauwerks? Nach den schablonenmäßigen, gewöhnlich mit Reklamepreisen bezahlten Biographien war ihm die bemerkenswerte Laufbahn des armen Knaben eigen, der sich durch harte Arbeit, Fleiß und überlegene Fähigkeit zu großem Reichtum erhebt. Aber amtliche Dokumente haben eine ganz andere Geschichte zu erzählen; und wenn sie auch nicht erklären, wie Elkins zu allen seinen Millionen kam, so geben sie doch genügende lebendige Einzelheiten von den Methoden, durch welche er zuerst Millionär wurde.

Als junger Mann wurde Elkins häufig beschuldigt, während des Bürgerkrieges einer der Marodeure von Quantrells Bande gewesen zu sein; es findet sich aber für diese Beschuldigung in den Berichten kein wirklicher Beweis. Nach dem Bürgerkriege ging er nach New Mexico. Dort studierte er Spanisch und wurde Mitglied der Territorial-Gesetzgebung. Seine politischen sowie seine persönlichen Feinde beschuldigten ihn, Urheber und Haupt der ungeheuren Landschwindeleien zu sein, die in New Mexico üblich waren. Dieser besondere Vorwurf war ebenso ungerecht

wie falsch. Lange bevor Elkins nach dem Südwesten verschlagen wurde, waren die Landschwindeleien allgemein bekannt; was er und andere nach dem Bürgerkriege taten, bildete nur eine Fortsetzung von dem, was viele Jahre lang vor sich gegangen war.

Elkins war lange Zeit ein mächtiger republikanischer Politiker in New Mexico. Während Präsident Grants Verwaltung war er Distriktsanwalt der Vereinigten Staaten in jenem Gebiet. Zu jener Zeit war in New Mexico Sklaverei in Form von Schuldknechtschaft weit verbreitet, wie noch jetzt in Mexico. Die Arbeiter, die bei ihrem Arbeitgeber in Schulden gerieten, konnten ihren Dienst nicht verlassen, solange die Schuld nicht bezahlt war. Dies führte zu tatsächlicher Sklaverei der Arbeiter. Nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten bezahlte die Regierung für jede Überführung von Personen, die wegen Verletzung der Sklavereigesetze der Vereinigten Staaten angeklagt waren, eine Belohnung von 25 Dollar. Elkins, sagte man, verschaffte sich die Anklagen von Tausenden von mexikanischen Übertretern dieses Gesetzes, überführte sie oder führte Vergleiche herbei und war so imstande, in jedem Falle das Honorar von 25 Dollar einzustecken. Er wurde ziemlich reich durch dieses Verfahren.

Er wurde dann zum Kongreßdelegierten für New Mexico gewählt, und während dieser Zeit bekam er die seit langem heftig umstrittene sogenannte Maxwell-Landüberweisung in seine Gewalt[1]) und vertrat ihre Anerkennung im Kongreß. Die Protokolle des Oberlandamtes vom 28. Januar 1874 zeigen, daß Stephen B. Elkins sich dafür interessierte, daß diese angebliche Landbewilligung vermessen würde; er war gerade zu der Zeit im Kongreß. Unmittelbar nachdem der betrügerische Verkauf wegen nichtbezahlter Steuern abgehalten worden war, wandte sich die Maxwell-Land Grant and Railroad Company im Jahre 1877 noch einmal an das Oberlandamt, um eine Vermessung und ein Patent zu erlangen. Dieses Mal gab es keinen Widerstand bei den Regierungsbeamten in Washington. Die Angelegenheit verlief außerordentlich glatt.

[1]) Vgl. S. 251 f., 256.

Das Oberlandamt ordnete eine Vermessung an. Am 15. August 1877 schloß der Oberlandvermesser der Vereinigten Staaten in New Mexico zur Ausführung der Vermessung einen Kontrakt mit John T. Elkins, dem Bruder Stephens, und Robert T. Marmon. Ihre Bürgen waren Stephen B. Elkins und James L. Johnson[1]). Diese Landmesser berichteten, daß das verliehene Land alles in allem 1 714 764,94 Morgen umfasse. Nach ihrem Bericht umschloß es das schönste, vom Rio-Grande und seinen zahlreichen Nebenflüssen bewässerte Land New Mexicos, große und kleine Städte und Dörfer, Berge voll von Mineralien; es umfaßte eine lange Kette der Raton-Berge mit ihren reichen Gold-, Silber- und Kohlenlagern und Holzgebieten und erstreckte sich weit nach Colorado hinein, wo es große Landstrecken bedeckte. Das Oberlandamt erteilte am 19. Mai 1879 ein Patent in der Form eines Verzichtes für die ganzen 1 714 764,94 Morgen, die auf Grund der Vermessung beansprucht worden waren.

Unterdessen war das verliehene Land an ein Syndikat holländischer Kapitalisten für die Summe von 700 000 Pfund in englischer Münze und holländischem Kurant verpfändet worden[2]). Zu ihrer Bestürzung fanden sie bald, daß sie einen schweren Rechtsstreit auf dem Halse hatten.

Die Tatsache, daß die Regierung die Gültigkeit der Landbewilligung anfocht, war ihnen vollständig unbekannt.

Die Regierung erhebt Anklage auf Betrug

Die Regierung brachte eine Klage ein, daß die Landbewilligung für nichtig erklärt würde. Am 25. August 1882 verklagte sie die Maxwell-Land Grant Company, die Denver und Rio Grande Railway Company, die Atchison, Topeka and Santa Fe-Railway Company und die Pueblo and Arkansas Valley-Railway Company. Die „Klageschrift der Regierung", so lautet das gerichtliche Protokoll, „erhob die Beschuldigung, daß die Landvermessung, auf Grund derer das Patent erteilt worden war, falsch und betrügerisch

[1]) House Reports, usw., 1891—92, Bd. 4, Report Nr. 1253.
[2]) Ebenda, 7.

ausgeführt worden sei und daß die Maxwell-Land Grant Company und verschiedene Parteien, die diese Vermessung nach einem Kontrakt mit der Regierung ausgeführt hatten, sich verschworen hätten, die Regierung der Vereinigten Staaten zu betrügen, indem sie einen größeren Landkomplex einschlossen, als nach der ursprünglichen Überweisungsurkunde der Republik Mexico umschlossen werden sollte, und sie erhob im besondern die Beschuldigung, daß ungefähr 265 000 Morgen, nämlich alles Land, das in dem Kreis Las Animas im Staate Colorado lag, auf betrügerische Weise in diese Vermessung eingeschlossen worden sei, und dieses Land habe den Wert von 2 Millionen Dollar."

Das Bundesgericht der Vereinigten Staaten für Colorado wies, wie zu erwarten war, die Klage der Regierung ab, denn es war bekannt, daß die Eisenbahn- und Landraub-Interessenten Gerichtshöfe dieser Art, deren Richter zum Teil ihre eigenen Anwälte gewesen waren, weitgehend beherrschten. Die Regierung brachte den Fall vor den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten. In der Beweisführung vor diesem Gerichtshof am 8., 9., 10. und 11. März 1887 behauptete die Regierung:

1. Daß die Landbewilligung der Republik Mexico nach den mexikanischen Gesetzen alles in allem nicht 22 Quadrat-Leagues, d. h. 97 424,8 Morgen Land, überschreiten konnte;

2. daß der Bericht des Oberlandvermessers von New Mexico vom 15. September 1857 die Landbewilligung für keine größere Ausdehnung als 22 Quadrat-Leagues zur Bestätigung empfohlen habe;

3. daß die Bestätigungsakte vom 21. Juni 1860 nicht als eine neue Bewilligung über 22 Quadrat-Leagues hinaus wirksam war;

4. daß die Vermessung, nach der das Patent erteilt worden war, und das Patent selbst außer den 22 Quadrat-Leagues viele hunderttausend Morgen umfaßte, die nicht in der bestätigten Landbewilligung enthalten waren, und auch mehrere hunderttausend Morgen (ungefähr 400 000), die außerhalb der östlichen und nördlichen Grenzen liegen und ebenfalls nicht in der bestätigten Landbewilligung enthalten waren;

5. daß das Patent auf den Mehrbetrag von 1 600 000 Morgen von Beamten des Landesdepartements erteilt worden war, auf Grund „der Betrügereien und Täuschungen, die gegen den Kommissar des Oberlandamtes und seine Agenten von dem Oberlandmesser Spencer und von den von den Vereinigten Staaten abgesandten Vermessern Elkins und Marmon im Interesse solcher Besitzer verübt worden waren“[1]).

In seiner Beweisführung sagte der Oberhilfsanwalt der Vereinigten Staaten Maury: . . . „Da die Verleihung zu Anfang mexikanisch und den Gesetzen und Gebräuchen Mexicos unterworfen war, so hat dieser Gerichtshof zu entscheiden, ob es einen berechtigten Entwicklungsprozeß gibt, durch welchen diese ursprünglich mexikanische Verleihung von 22 Quadrat-Leagues an Beaubien und Miranda bis zu der in diesem Patent enthaltenen fürstlichen Herrschaft zugenommen und sich erweitert hat“[2]). Maury behauptete, daß Betrug reichlich erwiesen sei. J. A. Bentley, ein von der Regierung für diesen Fall besonders ernannter Anwalt, unterbreitete eine längere Ausführung, um zu beweisen, daß bei der Erweiterung der Grenzen der Landbewilligung Betrügereien gegen die Regierung verübt worden seien, und er legte auch dar, daß die Entscheidung des Ministers des Innern Cox im Jahre 1869 endgültig war.

Die Entscheidung des obersten Gerichtshofs

Stöße über Stöße von Beweisen, daß die gröbsten Betrügereien begangen worden waren, konnten den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten nicht überzeugen. In seiner Entscheidung vom 18. April 1887 hielt er die Meinung aufrecht, daß die Akte vom 21. Juni 1860 dem Wesen nach eine neue Verleihung darstelle, und er bestätigte die Bewilligung bis zu der vollen Ausdehnung der beanspruchten 1 714 764,94 Morgen — eine Entscheidung, die von dem ganzen Lande mit dem äußersten Erstaunen aufgenommen wurde.

[1]) United States Reports, Bd. 121, 327.
[2]) Ebenda, 330.

Im Besitze dieser Entscheidung schritten die Eigentümer der Maxwell-Landbewilligung nun zur Vertreibung von Ansiedlern nach rechts und nach links. Das erregte einen großen Sturm. Die Ansiedler auf dem zugesprochenen Gebiet taten sich zusammen und ernannten O. P. McMains zu ihrem Vertreter, der dem Kongreß ihre Petition um Rückgängigmachung überreichen sollte. In einem Affidavit zugunsten der Ansiedler, datiert vom 9. Mai 1892, beschuldigte McMains die verschiedenen obersten Beamten der Vereinigten Staaten, wie den Minister des Innern, Noble, den Landkommissar Carter (jetzt, im Jahre 1909, Senator der Vereinigten Staaten für Montana) und andere Beamte, sie hätten es abgelehnt, das bewilligte Land als öffentliches Gebiet zugänglich zu machen. Diese Weigerung war, wie das Affidavit betonte, eine Verletzung des ausdrücklichen Kongreßgesetzes vom 21. Juni 1860. Das Affidavit fuhr dann fort:

„Und der Deponent bezeugt ferner eidlich und sagt: Daß S. B. Elkins der letzte Präsident der Maxwell-Land Grant and Railway Company war, die zur Zeit seiner Amtsniederlegung im Jahre 1875 bankrott war; daß nach dem Jahre 1875 der besagte Elkins mit der besagten Gesellschaft weder als Beamter noch als Anwalt in Verbindung stand und an den Angelegenheiten der Gesellschaft keinen Anteil hatte; daß er trotz alledem als Outsider und Spekulant Interesse daran hatte, daß das Land, das nach dem Gesetze als öffentliches Land behandelt werden sollte, wieder als die angebliche Beaubien- und Miranda- oder Maxwell-Landbewilligung behandelt und vermessen würde, und daß er Ende des Jahres 1875—1876 eine Reise nach Europa machte, mit einem Plan für die Reorganisation der Maxwell-Land Grant Company vor Augen.

„Daß T. B. Catron aus New Mexico, der ebenso wie Elkins Interesse daran hatte, daß das Land, das nach dem Gesetz als öffentliches Land behandelt werden sollte, wieder als die angebliche Maxwell Landbewilligung behandelt und vermessen würde, am 19. Juli 1877 durch eine ungesetzliche und betrügerische Steueranspruchsurkunde ein angeblicher Besitzer von beinahe zwei Millionen Morgen

öffentlichen Landes, der sogenannten Beaubin- und Miranda- oder Maxwell-Landbewilligung, wurde; daß, um von der ungesetzlichen Steueranspruchsurkunde auf öffentliches Land, der angeblichen Maxwell-Landbewilligung, Nutzen zu ziehen, es nötig wurde, die Durchführung des endgültigen und rechtskräftigen Befehls des Ministeriums des Innern vom 28. Januar 1874, welche verlangte, daß die von den Reklamierenden der Maxwell-Landbewilligung beanspruchten Ländereien als öffentliches Land behandelt werden sollten, dadurch unwirksam zu machen, daß man den Maxwell-Landbewilligungs-Anspruch von neuem gegen die Vereinigten Staaten zur Vermessung und Patentierung einklagte.

„Daß die Parteien, die sich verschworen hatten, besagten Anspruch gegen die Vereinigten Staaten unter Verletzung der Sektion 5498 der revidierten Gesetze einzuklagen, der Hon. S. B. Elkins, damals Kongreßdelegierter von New Mexico; Hon. T. B. Catron, damals Anwalt der Vereinigten Staaten für Mexico, und Hon. J. A. Williamson, damals Kommissar des Oberlandamtes waren; daß das Ziel besagter Verschwörung erreicht wurde; daß die Durchführung des rechtskräftigen Befehls vom 28. Januar 1874 und das Kongreßgesetz vom 21. Juni 1860 beiseite geschoben wurden; daß Ansiedler, die das Land in freien Besitz genommen oder das Vorkaufsrecht hatten, ohne ein richtiges gesetzliches Verfahren ihrer privaten und verliehenen Rechte und die Vereinigten Staaten ihrer vermessenen öffentlichen Ländereien beraubt wurden“[1]).

Das Affidavit sagte weiter, daß „die Weigerung der Beamten, das Kongreßgesetz durchzuführen, im Interesse der vorhererwähnten Verschwörung geschah; daß durch solche unrechtmäßige Weigerung der besagte Minister und der Kommissar durch List und Betrug der besagten Verschwörung Vorschub leisteten und sie unterstützten“[2]).

Die Hauskommission für private Landansprüche, an die die Petition der Ansiedler verwiesen wurde, fand, daß die Angaben in bezug auf den in New Mexico gelegenen Teil

[1]) House Reports, First Session, Fifty-second Congress, 1891—1892, Bd. 7, Report Nr. 1824, 4—5. [2]) House Reports usw. Nr. 1824, 1891—1892, 5.

der Landbewilligung richtig waren. In betreff der vierhunderttausend Morgen in Colorado berichtete die Kommission:

„Die Maxwell-Land Grant and Railroad Company hat sich im Jahre 1877 nicht wegen einer Vermessung öffentlichen Landes in Colorado, als eines Teiles der angeblichen Maxwell-Bewilligung, an den Kommissar des Oberlandamtes gewandt; aber eine Partei, die in keiner Weise mit der Gesellschaft in Verbindung stand oder in irgendeiner Eigenschaft im Namen der Gesellschaft handelte — Hon. S. B. Elkins — forderte tatsächlich, daß eine Vermessung bestätigt werden sollte", die öffentliches Land in Colorado als zu der Maxwell-Landbewilligung gehörig einschließen würde. Nach dieser Vermessung geschah es, daß das ganze Gebiet von 1 714 764,94 Morgen für 700000 Pfd. Sterling an holländische Kapitalisten verpfändet wurde. Dieses Land in Colorado war, wie die Kommission feststellte, unrechtmäßig in Besitz genommen worden. Die Kommission schloß: „Und es ist die Ansicht Ihrer Kommission, daß nach dem Gesetz vom 21. Juni 1860 die Ländereien, die zu dem in Colorado gelegenen Teil der angeblichen Maxwell-Landbewilligung gehören, als öffentliches Land behandelt werden sollten . . . und nicht einen Teil der ursprünglichen Beaubin- und Miranda-Landbewilligung bilden[1]).

Oberlandesvermesser Julian legt den Fall dar

Der Kongreß leitete auf den Bericht der Hauskommission für private Landansprüche hin keine Maßregeln ein, und diese vollständige Untätigkeit, verbunden mit der Entscheidung des Obersten Gerichtshofs der Vereinigten Staaten, hatte die Folge, daß die Personen, die sich die 1 714 764,94 Morgen angeeignet hatten, oder ihre Bevollmächtigten ein Besitztum behalten konnten, das in der Folge unangefochten blieb. George W. Julian, während der ersten Verwaltungsperiode des Präsidenten Cleveland Oberlandesvermesser der Vereinigten Staaten in New

[1]) „Land Titles in New Mexico and Colorado", House Reports, First Session, Fifty-second Congress, 1891—1892, Bd. 4, Report Nr. 1253, 8.

Mexico, fand in jenem Gebiete Zustände vor, die er am 14. September 1892 in einer Rede vor dem Hendricks-Klub in Indianopolis, als er von Elkins' Laufbahn berichtet, beschrieb. Nachdem er von einigen der früheren Unternehmungen von Elkins in New Mexico berichtet hatte, sagte Julian:

„Diese Erfahrungen bereiteten ihn reichlich für die brillanten Grundstückspekulationen vor, durch die er reich wurde. Er hatte hauptsächlich mit spanischen Landbewilligungen zu tun, die er mexikanischen Reklamierenden oder denen, an die sie ihre Ansprüche abgetreten hatten, für einen sehr geringen Preis abkaufte. Die Grenzen dieser Bewilligungen waren unklar und unbestimmt, und ihre genaue Festsetzung mußte von dem Oberlandesvermesser des Territoriums getroffen werden und unterlag dann der endgültigen Entscheidung des Kongresses. Elkins wurde Mitglied des Landringes des Territoriums, und hauptsächlich durch seinen Einfluß kam es dahin, daß die Vermessung dieser Landbewilligungen Hunderte und Tausende von Morgen enthielt, die nicht dazu gehörten. Er wurde auf diese Art ein großer Landbesitzer, denn infolge der Bearbeitung der Kongreßausschüsse wurden so unrechtmäßig vermessene Landbewilligungen mit ihren gefälschten Grenzen bestätigt.

‚Er erregte besonderes Aufsehen als Held der berühmten Maxwell-Landbewilligung, die nach der Entscheidung des Ministers Cox vom Jahre 1869 nur ungefähr 96 000 Morgen umfaßte, aber unter Elkins' Behandlung auf 1 714 764,94 Morgen vermessen und so patentiert wurde. Der Kongreß wurde durch die Arbeit seiner Kommissionen getäuscht und bestätigte die Landbewilligung mit den darin unbestimmt angedeuteten äußeren Grenzen, die so ausgedehnt waren, daß sie dieses ganze ungeheure Gebiet bedeckten, und diese Bestätigung durch den Kongreß zwang den Obersten Gerichtshof, diesen verblüffenden Raub als rechtskräftig anzuerkennen. Auf solche Weise sind mehr als 10 Millionen Morgen öffentlichen Gebietes in New Mexico die Beute der Landräuber geworden, und der Rädelsführer in diesem Raubzug war Stephen B. Elkins, der Ver-

bündete Stephen W. Dorseys und der leitende Geist der ganzen Bewegung.

„Er war für sein Werk vollkommen qualifiziert. Er ließ sich nicht unterdrücken, und er hatte viele geistige Fähigkeiten. Er war ein kaufmännisches Genie und bei der Verfolgung seiner Ziele ungemein wenig durch Gewissensfragen gehemmt. Er benutzte den Oberlandesvermesser des Territoriums, das Landdepartement in Washington und die Kongreßkommissionen als seine Werkzeuge, um arme Ansiedler auszuplündern und der Regierung ihre Ländereien zu rauben. Einen Menschen um sein Heim betrügen wird mit Recht als ein Verbrechen angesehen, das nur dem Morde nachsteht, und ein Volk seines öffentlichen Landes berauben und damit unbegüterten Menschen die Gelegenheit verkürzen, sich ein Heim zu verschaffen, ist nicht nur ein Verbrechen gegen die Gesellschaft, sondern eine grausame Verhöhnung der Armen. Wenn irgendwelche Erwägungen dieser Art jemals Mr. Elkins' Träume störten, so wurden sie durch seinen überwältigenden Eifer in dem Werke ‚praktischer Politik' kurzerhand zum Schweigen gebracht. Nach Dorseys Ansicht wußte Elkins mehr als irgendein anderer von den ‚Star-route'-Fällen, welche ein Dutzend Jahre früher berühmt wurden, und man wird sich auch erinnern, daß er mit der Verfolgung eines Anspruchs auf 50 Millionen Dollar gegen Brasilien zu tun hatte, während Blaine unter Garfield Staatsminister war, eines Anspruchs, der später von Minister Bayard entrüstet zurückgewiesen wurde . . .

„Wenn ich auf diese Sachen Bezug nehme, so spreche ich nicht aufs Geratewohl, sondern ich folge amtlichen Dokumenten und beglaubigten Tatsachen, mit denen ich während meines vierjährigen öffentlichen Dienstes in jenem Territorium unter der letzten Verwaltung bekannt wurde."

Die „Star-route"-Betrügereien, auf die Julian hinwies, wurden vor dreißig Jahren ein großer öffentlicher Skandal. Durch sie wurden dem Schatz der Vereinigten Staaten große Summen geraubt. Der Ausdruck „Star-route" wurde auf inländische Postwege angewandt, auf denen die Postsachen nicht durch Eisenbahnen und Dampfschiffe,

sondern in anderer Weise befördert wurden. Diese Routen wurden in den Büchern der Postverwaltung amtlich mit einem Sternchen versehen, daher die Bezeichnung. Die von der Postverwaltung und von Kongreßkommissionen angestellten Untersuchungen ließen Elkins nicht als einen Unternehmer erkennen. Seine Unterschrift fand sich jedoch auf den Schuldverschreibungen gewisser führender Unternehmer von Postrouten im Südwesten, und er war sehr energisch dahinter her, die Einrichtung von Überlandrouten in New Mexico und andern Gegenden zu erlangen. Es wurde schließlich festgestellt, daß er an der sogenannten „Kerens-Kombination" beteiligt war, an deren Spitze Richard C. Kerens, ein mächtiger republikanischer Politiker aus St. Louis, stand. Aber Elkins verfuhr so schlau und heimlich, daß er bei den großen „Star-Route"-Unternehmungen der Jahre 1882 und 1883 gar nicht zum Vorschein kam[1]).

Elkins wird offiziell zum ehrenwerten Mann gestempelt

Zu dieser Zeit war er ein bekannter republikanischer Politiker von nationaler Bedeutung. Im Jahre 1884 war er Vorsitzender des Republican National Committee, und im Dezember 1891 ernannte ihn Präsident Harrison zum Kriegsminister. Harrison waren die Einzelheiten von Elkins' Laufbahn in New Mexico nicht unbekannt, denn als Senator der Vereinigten Staaten war Harrison ein Mitglied der Kommission für die Territorien gewesen und hatte den Angelegenheiten von New Mexico besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Harrison kannte auch die Tatsachen des brasilianischen Anspruchs, der sich aus einer einem gewissen D. G. M.

[1]) Man hatte lange öffentlich die Beschuldigung ausgesprochen, daß Elkins nicht vor Gericht gebracht worden sei, weil er im geheimen Staatszeuge geworden war und dem Generalpostmeister viel wertvolle Auskunft über seine früheren Teilhaber geliefert hatte. So weit die gerichtlichen Protokolle in Betracht kommen, kann kein dokumentarischer Beweis für diese Anklage gefunden werden. Kerens setzte, wie erwähnt sein mag, seine Laufbahn als bemerkenswerter republikanischer Politiker fort und wurde im Jahre 1909 von Präsident Taft zum Gesandten in Österreich ernannt.

Jewett von der brasilianischen Regierung erteilten Konzession ergab, gewisse Nitratlager auf einer Insel an der brasilianischen Küste aufzuschließen. Jewett behauptete, daß er ein Schiff ausgerüstet und 27 000 Dollar ausgegeben habe, als die brasilianische Regierung die Konzession aufhob. Elkins wurde Jewetts Anwalt und reichte bei dem Staatsministerium ein sorgfältig ausgearbeitetes Schreiben zur Unterstützung des Anspruchs ein, wobei er die enorme Summe von 50 Millionen Dollar als Schadenersatz verlangte. Elkins versuchte einen Staatsminister der Vereinigten Staaten nach dem andern dafür zu gewinnen, die Forderung nachdrücklich zu betreiben, aber Minister Bayard untersuchte sie im Jahre 1886 ausführlich, und Präsident Cleveland schickte die Korrespondenz an den Senat mit einer besondern Botschaft, die folgendermaßen schloß: „Eine so unerhörte Forderung ist eine Schmach für jede Nation, mit der die Vereinigten Staaten in freundlichen Beziehungen stehen oder zu stehen wünschen. Ich habe es abgelehnt, die Papiere anzunehmen oder Minister Jarvis irgendwelche Mitteilungen über den Fall zuzusenden."

Die Maxwell-Landbewilligung und die „Star-Route"-Angelegenheit waren nur zwei von Elkins' vielen Unternehmungen in New Mexico. Mittlerweile hatte er die Tochter von Henry G. Davis, Senator der Vereinigten Staaten und Millionär in Eisenbahn- und Bergwerksbesitz in West-Virginia, geheiratet. Elkins zog nach diesem Staate. Mit den Millionen, die er im Südwesten zusammengebracht hatte und mit Hilfe der vielen Millionen seines Schwiegervaters wurde er dort ein großer Magnat, dem die Herrschaft über ein Besitztum nach dem andern zufiel. Er, Kerens und Davis bauten mehrere Eisenbahnen in West-Virginia und erwarben die Herrschaft über Kohlen-, Koks-, Öl- und Holzbesitzungen. Sie finanzierten auch den Bau von Eisenbahnen in Kalifornien, Nevada und Utah. Elkins baute einen glänzenden schloßartigen Palast in der Stadt, die seinen Namen trug; am Bergabhang liegend überschaut er Berggipfel und Täler im Umkreis von 35 Meilen. Im Jahre 1895 wurde er von den gesetzgebenden Körperschaften von West-Virginia in den

Senat der Vereinigten Staaten gewählt, nach einer Kampagne, in der, wie öffentlich behauptet wurde, Bestechungsgelder in der Form von Kampagnefonds im ganzen Staate verteilt worden waren, um die Wahl von Mitgliedern sicherzustellen, die seinen Plänen günstig gesinnt waren. Im Senat der Vereinigten Staaten ist Elkins einer der geschicktesten und brauchbarsten Entwerfer von Gesetzen für die Plutokratie gewesen. Ein bemerkenswertes Gesetz von ihm war ein Amendement zu dem Gesetz für den Handel von Staat zu Staat, das die Bestimmung, wonach auf der Verletzung des Antirabatt-Gesetzes Gefängnis stand, aufhob, und den Magnaten, die in einem daraufhin gegen sie eingeleiteten Verfahren als Zeugen auftraten, vollständige Straflosigkeit gewährte.

Als einer der Geldherrscher und Gesetzemacher der Vereinigten Staaten ist Elkins augenscheinlich ein sehr mächtiger und hervorragender Magnat. Moralisten mögen über seine Laufbahn wohl nachsinnen und ihren Höhepunkt betrachten. Würde man auch nur zum Scherz den Vorschlag machen, daß unsere Gesetzgeber nur aus Stammgästen der Gefängnisse gewählt werden sollten, so würde dieser Vorschlag, je nach dem Temperament, entweder mit staunender Empörung oder als nichternstzunehmender Einfall aufgenommen werden. Und doch sollte er keiner derartigen Auffassung begegnen, denn haben wir nicht in diesem Buche aus einer überzeugenden Fülle von Tatsachen erkannt, wie die Geschäftswelt schließlich zum größten Teile aus denen besteht, die nicht ausfindig gemacht und bestraft wurden, und aus denen, die es wurden? Eine solche Schlußfolgerung ist, wie wir sehen, keine Übertreibung. Und haben wir nicht auch aus den Tatsachen erkannt, daß die großen Räuber die Diktatoren gerade der Gemeinschaften werden, die sie berauben? Wie wäre es, wenn man das Verfahren umdrehte und die kleinen Räuber, und wären sie auch Sträflinge, zu Herrschern wählte? Es würde nicht schlimmer sein und vielleicht besser. Aber keine der beiden Klassen kann wegen der Leidenschaften und Verbrechen, die das System und die Macht dieses Systems hervorruft und nur zu oft erzwingt, verurteilt werden;

das System, nicht die einzelnen, bedarf der Veränderung. Im Lichte dieser Tatsache und in ihm allein sollte Elkins' Laufbahn und die der Großen und Kleinen, die ihm gleichen, betrachtet werden.

Vierzehntes Kapitel

DAS VERMÖGEN HILLS

James J. Hill, der im Beginn seiner Laufbahn hart getadelt und häufig mit äußerster Heftigkeit angegriffen worden war, wurde in seinen späteren Jahren der Gegenstand so verschwenderischer Lobpreisungen wie wenige Magnaten. Als sein Reichtum und seine Macht schnell zunahmen und er ein Multimillionär und Leiter der politischen und industriellen Angelegenheiten großer Gebiete der Vereinigten Staaten und Canadas wurde, kam es zu der üblichen Umwandlung. Er hörte auf, der vertraute „Jim" Hill zu sein, von dem geringschätzig als dem „Jay Gould des Nordwestens" gesprochen wurde, und verwandelte sich in den großen Mr. Hill, das imponierende Genie. Eine Schar von Schriftstellern, die in der übertriebenen Sprache niedriger Schmeichelei wohlgeschult waren, traten hervor und verkündeten seinen heldenhaften Anteil als leitender Geist an der aufbauenden Entwicklung der Hilfsquellen des Landes.

Volle dreißig Jahre lang sind diese Lobpreisungen, die alle einander verdächtig ähnlich waren, wie wenn sie von einer Zentralquelle inspiriert wären, fortgesetzt veröffentlicht worden. In ihnen allen ist ein besonderer dithyrambischer Ton nachdrücklich zum Vorschein gekommen. Mit unendlich vielen rhetorischen Varianten sind Ausdrücke wie „Genie des Verkehrs" und „Verstandesriese" häufig auf Hill angewandt worden. Erfinderisch vorgebracht unter manchen verhüllenden Ausdrücken und kunstreichen stilistischen Kniffen war der Refrain dieser Gesänge immer derselbe, den wir in den Lobliedern auf die

Astors, die Vanderbilts, J. Pierpont Morgan, Blair, Sage und beinahe alle andern Magnaten wahrgenommen haben. Immer liegt der Nachdruck — was stark auf einen Schützling hindeutet — auf Hills ungewöhnlicher Befähigung und Lauterkeit; wie er jeden Dollar seines großen Vermögens ehrlich erwarb und wie (es wird namentlich aufgeführt) Bestechung und Diebstahl bei seinem Verfahren, sein Vermögen aufzuhäufen, in bemerkenswerter Weise gefehlt haben. Ein gleichmäßiges, monotones Lied war es — in weit auseinanderliegenden Abständen durch eine feindliche Tirade aus der Feder eines nicht unterjochten Genossen belebt — eine Tirade mit etwas Wahrheit, aber ohne Augenmaß und Verständnis.

Hills enormes Vermögen

Die Ausdehnung von Hills Vermögen ist enorm, aber während der Abfassung dieses Buches kann weder die genaue noch die annähernde Zahl von den Hunderten seiner Millionen Dollar nur einigermaßen zuverlässig angegeben werden. In einem wichtigen Punkte geben die Leute, die ihn in den Himmel erheben, keine falsche Darstellung: Hill fing mit gar keinem Gelde an. Nun, da er ein kolossales Vermögen hat, sollte diese Tatsache allein genügen, um eine sorgfältige Untersuchung herauszufordern; denn Geld kommt nicht herab wie Regen; es muß auf irgendeine Weise eingebracht werden; und während es für Millionen von schwer arbeitenden Leuten schwierig genug ist, Genügendes für ihre bescheidensten Bedürfnisse zu erwerben, ist die Leichtigkeit, mit der ein Mann sich in den Besitz mächtiger Schatzhäuser des Reichtums gesetzt hat, eine ernste und grimmige Tatsache, die, nach allgemeinen Grundsätzen, von Anfang an sehr wohl geeignet ist, an den erhabenen allgemeinen Behauptungen von Hills Lobrednern Zweifel hervorzurufen. Aber gerade die Tatsache, die sofort Fragen veranlassen und Untersuchungen herbeiführen sollte, wird von seinen Panegyrikern in einen begeisterten Tribut verwandelt — in einen überzeugenden Beweis seines besonderen Vermögens, sich als „Selfmade-

man"zu zeigen. Wir wissen nur zu gut, was dieser Geschäftsjargon des Tages bedeutet; nicht einen Mann von Intelligenz, Idealen oder Bildung, sondern nur einen Mann von Reichtum; der gewöhnliche Bürgersinn kann sich, allgemein gesprochen, keine andere Vorstellung von einem erfolgreichen Manne machen.

Wenn man jedoch Reichtum für Größe setzen kann, dann ist Hill ein wirklich großer Nabob. Er besitzt und beherrscht ausgedehnte Eisenbahnnetze im Nordwesten und Westen; er ist der Besitzer weiter Landgebiete und Mineralager, deren fabelhafter Wert jeder Berechnung spottet. Er ist Besitzer von Dampfschiffslinien und von Eigentum manch anderer Art; er lebt in einem richtigen Palast, und Politiker, Verleger, Geistlichkeit und Richter sind seine Puppen. Da er nun — wie seine Lobredner es ausdrücken — ohne Geld „begann", wie stellte er es an, all seinen Reichtum zu erlangen? Diejenigen, die ihm huldigen, erklären diese wesentliche Frage nicht; in salbungsvollem Ton haspeln sie Daten und Zahlen herunter und erzählen fließend, wann er diesen oder jenen Besitz erwarb, aber wie er tatsächlich dabei verfuhr, das erzählen sie nicht.

Wie der Nordwesten besiedelt wurde

Hill wurde in Guelph, Kanada, im Jahre 1838 geboren und wanderte im Jahre 1856 nach St. Paul, Minnesota, aus. Man kann sich die Umgebung, in die er als achtzehnjähriger Jüngling kam, leicht vorstellen, wenn man die früheren Kapitel gelesen hat. Der Nordwesten befand sich in seiner ersten wirklichen Besiedlungsperiode; und diese Besiedlung wurde nicht, wie die üblichen Geschichten erzählen, ganz allein von „sturmfesten Pionieren", sondern auch von Landräubern, Holzdieben, Spielern, kaufmännischen Schwindlern, Halsabschneidern und Schurken im allgemeinen ausgeführt. Der Ansturm, um Landbewilligungen, Minerallager, Eisenbahnprivilegien und jedes andere erreichbare Gut zu erlangen, hatte seinen Höhepunkt erreicht. „Schwindel" aller Art wurde geplant; eine Horde käuflicher Personen schwärmte herbei, um so

viele Vorkaufsrechte als möglich zu erlangen und jeden, den sie konnten, auszuplündern. Es herrschte eine rasende Sucht nach schnellem Gelderwerb, ohne Rücksicht auf die angewandten Mittel.

Freilich kam auch ein Strom von Ackerbauern, die nur billiges Land erwerben und es ehrlich bestellen wollten, herbei. Aber dieses Element gab dem allgemeinen Treiben nicht seinen Charakter. Den wirklich aggressiven Charakter erhielt es durch Abenteurer, Kapitalisten und auf andere Weise. Alle diese Kapitalisten kamen tatsächlich aus den östlichen Staaten, und viele von ihnen waren, wie die Protokolle zeigen, an den Schwindeleien im Osten beteiligt gewesen. Verschiedene Gruppen von ihnen bestachen eifrig den Kongreß, Regierungsbeamte und die gesetzgebenden Körperschaften, um Landbewilligungen, Eisenbahnpatente, Privilegien, Minerallager und besondere Gesetze zu erlangen. Schneidige Kaufleute, handeltreibende Ränkeschmiede und Grundstückschwindler überliefen die neu gegründeten großen und kleinen Städte. Jedem Gedanken und jedem Plan war der Stempel des Geldes aufgedrückt; das überall herrschende Ideal war Reichtum, gleichviel, wie erworben; alle Klassen waren davon durchdrungen. Die ganze Luft war von Habgier erfüllt, und wenn die vielen Prozeßprotokolle in den Gerichtshöfen von Minnesota als Symptom angesehen werden können, so bildeten Spekulationen, Schwindel und Betrug geradezu eine gewohnheitsmäßige Leistung bei jedem geschäftlichen Unternehmen.

Hill kam in diese Atmosphäre von Käuflichkeit, Habsucht und Korruption, in einen gesellschaftlichen Zustand, bei dem jedermann nach der bedeutungsvollen Frage beurteilt wird: „Wieviel ist er wert?“ Lange, ehe er kam, war diese Korruption in vollem Gange. Überall im ganzen Westen, Nordwesten und Südwesten waren das betrügerische Ansichreißen von Acker-, Holz- und Grubenland und die Bestechung des Kongresses und der gesetzgebenden Körperschaften zur Erlangung von unentgeltlichen Zuwendungen öffentlichen Geldes (wie wir es in früheren Kapiteln überreichlich gesehen haben) lange allgemein

bekannt. Die Gemeinderäte der Städte und öffentliche Ämter aller Art waren gewöhnlich in den Händen von Männern, die ihre Stellungen dazu benutzten, sich unrechtmäßige Einkünfte zu verschaffen. Bestochen, oder auf andere Art dazu gebracht, besondere Freibriefe und Privilegien zu gewähren, oder bei Betrügereien strafbare Nachsicht zu üben, verließen viele dieser Männer Ämter, die nur bescheidene Gehälter brachten, mit einem Vermögen.

Die kolossalen Holzdiebstähle

Die ungeheuren Waldaneignungen in Minnesota und andern Staaten und Territorien und die Bestechung öffentlicher Beamten, die bei diesen Diebstählen ein Auge zudrücken sollten, waren ein Beispiel des weitverbreiteten und alles durchdringenden Betrugs.

Der Kongreß hatte ein ausdrückliches Gesetz erlassen, das Verheerungen in den Staatswaldungen untersagte und für jede Verletzung dieses Gesetzes eine Geldstrafe von nicht weniger als dem dreifachen Werte des geschnittenen, zerstörten oder fortgeschafften Holzes und Gefangenschaft bis zur Dauer von zwölf Monaten festsetzte. Dieses Gesetz wurde von einzelnen Holz-Kapitalisten oder Holz-Korporationen mit Erfolg unbeachtet gelassen oder umgangen. In einem langen, behördlich bestellten, an den Minister des Innern der Vereinigten Staaten, Robert Mc Clelland, am 12. Februar 1854 eingesandten Bericht meldet James B. Estes, U. S. Holz-Kontrolleur für Iowa, Minnesota und den westlichen Distrikt von Wisconsin, daß allein in einem Teil Minnesotas — dem Black-River-Distrikt — mehr als zweihundert Millionen Fuß Nadelholz geschnitten und fortgebracht worden waren. „Am Black River," so schreibt Estes, „sind sechzehn Holzzurichtungswerke bis zum letzten Jahre mit Baumstämmen, die den Staatsländereien entnommen wurden, versorgt worden[1]).

[1]) Executive Documents, First Session, Thirty-third Congreß, 1853—1854 Bd. 24, Doc. Nr. 113, 8.

„An den Chippewa- und Red Cedar- oder Menominee-Flüssen besteht derselbe Zustand der Verwüstung und ist eine Reihe von Jahren fortgeführt worden. Es liegen auch an diesen Flüssen und an ihren Nebenflüssen acht Sägemühlen, die zweifellos im Durchschnitt mehr als zwei Millionen Fuß jährlich schneiden. Die Menge der in allen diesen Mühlen geschnittenen Hölzer ist klein, wenn man sie der tatsächlichen Verwüstung auf den Staatsländereien gegenüberstellt, da jetzt, wie schon jahrelang, ein sehr ausgedehntes Geschäft im „Holzfällen" zur Versorgung der stromab gelegenen Handelsplätze des Mississippi betrieben wird[1])."

„An einigen Flüssen außer den genannten," fügt Estes hinzu, „lagen neunzehn Sägemühlen mit Dampf- und Wasserkraft, die mit Schneiden beschäftigt sind und zweifellos jährlich vierzig oder fünfzig Millionen Fuß Bauholz verarbeiten. Dazu kommt, daß es einen großen Floßholzhandel den Mississippi hinunter nach St. Louis und andern tiefer gelegenen Handelsplätzen gab[2])."

Bestechung von Beamten

Diese ungeheure Menge Holz war fast ganz gestohlen. Gewöhnlich wurden die Holzkontrolleure der Regierung bestochen, um bei diesem kolossalen betrügerischen Treiben ein Auge zuzudrücken, und zu andern Zeiten wurden sie ebenso bestochen, um für unbedeutende Zahlungen an die Regierung Genehmigungen oder Erlaubnisscheine (deren Verkauf ihnen gesetzlich nicht zustand) zum Schneiden von Holz von den Staatsländereien zu verkaufen. Estes berichtete, daß er einundzwanzig Anklagen gegen einige dieser Holzdiebe veranlaßt habe und daß sich unter der Zahl der auf seine Veranlassung Angeklagten auch Stunton, ein früherer Holzkontrolleur der Vereinigten Staaten, befand, „da er ein Mitschuldiger jener Übertreter war, insofern er an einzelne Personen Erlaubnisscheine zum Schneiden und zum Verwüsten verkauft habe[3])."

[1]) Executive Documents, First Session, Thirty-third Congress, 1853—1854, Bd. 24, Doc. Nr. 113, 8. [2]) Ebenda. [3]) Ebenda, 9.

Dieses System enormen Diebstahls war so tief eingedrungen, daß, wenn ein ehrlicher Regierungsbeamter den Versuch machte, das Gesetz durchzuführen, alle Holzinteressenten ihn und sein Vorhaben zu diskreditieren und seine Absetzung herbeizuführen suchten.

Die Geschichte einer von Hill erworbenen Eisenbahn[1])

Die versuchte widerrechtliche Aneignung öffentlichen Landes in Minnesota nahm im Jahre 1854 ihren Anfang, als durch Lobbyisten im Kongreß mit Hilfe von Bestechungen ein Gesetz durchgebracht wurde, das der Minnesota- und Northwestern-Eisenbahngesellschaft auf Umwegen neunhunderttausend Morgen öffentlichen Landes verlieh. Der darauffolgende öffentliche Skandal erzwang den Widerruf jenes Gesetzes. Aber andere Gesetze wurden im Jahre 1857 mit Hilfe desselben erprobten Bestechungsverfahrens im Kongreß durchgebracht, die, zwar indirekt, aber tatsächlich verschiedenen Eisenbahnkorporationen ein Geschenk von sechs Millionen Morgen Staatsland in Minnesota machten.

Eine dieser am 3. März 1857 genehmigten Maßnahmen des Kongresses gewährte dem Territorium von Minnesota zum Besten der Minnesota and Pacific Railroad Company eine große Landbewilligung. Die weitere Geschichte dieser Eisenbahn ist früher ausführlich beschrieben worden.

Hill beginnt, wo Sage aufhört

Hill und seine Gesellschafter begannen, wo Sage aufhörte. Hill sah, daß die Gelegenheit vorhanden war, für beinahe nichts eine fünfhundert Meilen lange Eisenbahn und eine Landbewilligung von mehr als zwei und einer halben Million Morgen zu erlangen. Wie stellte er es an? Nach Farleys wiederholten Darlegungen bei späteren gerichtlichen Verhandlungen hatten Hill und Norman W. Kittson mit ihm (Farley) eine strafbare Verabredung getroffen,

[1]) Executive Documents, First Session, Thirty-third Congress, 1853—1854, Bd. 24, Doc. Nr. 113, 9.

um die Gerichtshöfe der Vereinigten Staaten zu betrügen, und gleichzeitig verabredete Kennedy mit ihm einen Betrug der holländischen Aktionäre. Hill bestritt diese Angaben, aber Farley stellte in vielen gerichtlichen Verhandlungen immer wieder dieselben Behauptungen auf[1]).

Das Verfahren, durch welches die Herrschaft erlangt wurde

Farley war ein unwissender, kaum des Lesens und Schreibens kundiger Mann, der in Iowa etwas von den Eisenbahnen kennen gelernt hatte, und seine Habgier war wohlbekannt. Daß er zum behördlichen Verwalter von Kennedy gewählt oder vielmehr dem Gerichtshof empfohlen wurde, wird in den Sitzungsprotokollen der Gerichtshöfe bestimmt versichert[2]). Zweifellos wurde er von Kennedy infolge einer geheimen Abmachung gewählt, da es bekannt war, daß er sich als ein geschmeidiges Werkzeug erweisen würde. Wenn man Farleys eigene beschworene Aussagen gelten lassen kann, sollte er die Geschäfte der Eisenbahn schlecht leiten, damit der Preis der Obligationen herabgedrückt würde; und er sollte Hill und Kittson von jedem neu unternommenen Schritt unterrichten. Zur rechten Zeit sollten Hill und Kittson vortreten und die Herrschaft über die Eisenbahn erlangen. Weder Hill noch Kittson besaßen das nötige Geld dazu, aber nach Farley sollten sie jemand, der das Kapital liefern würde, zwei Fünftel oder vierzig Prozent Zinsen geben. Farley behauptete, daß in diesem Abkommen ferner dafür gesorgt war, daß drei Fünftel oder sechzig Prozent Zinsen für ihn selbst und für Hill und Kittson reserviert werden sollten — ein Fünftel für jeden der Drei[3]).

Die allerwichtigste Sache war, im Hinblick auf den Erlaß der gesetzgebenden Körperschaften von Minnesota, der die Privilegien und Landbewilligungen mit Verfall bedrohte, der sofortige Bau der Verlängerungen. Aber

[1]) Farley vs. St. Paul, Minneapolis and Manitoba Railroad Company, Federal Reporter, 14, 114—118; United States Reports, Bd. 19, 303—318; Farley vs. Hill, Federal Reporter, 39, 513—522; Farley vs. Norman W. Kittson et al., Minnesota Reports, 27, 102—107. [2]) Federal Reporter 39, 516. [3]) Farley vs. Norman W. Kittson et al., Minnesota Reports 27, 103.

wer würde das Kapital für diesen Bau liefern? Kittson brachte zwei befreundete kanadische Landsleute herbei — George Stephen, den Direktor der Bank von Montreal, und Alexander Donald Smith, der mit der Hudson Bay Handelsgesellschaft lange Zeit assoziiert war. Woher Stephen und Smith die Millionen Dollar nahmen, die sie jetzt vorstreckten, ist niemals klar dargetan worden. Es wurde lange Zeit, unter anderen von wenigstens einem verantwortlichen Mitgliede des kanadischen Parlaments, hartnäckig die Beschuldigung erhoben, daß Stephen, Smith und ein gewisser Angus ohne Wissen ihrer Mitdirektoren aus der Bank von Montreal 6 Millionen Dollar herauszogen, um das Unternehmen damit zu finanzieren. Soweit es sich um einen dokumentarischen Beweis für diese Behauptung handelt, ist nichts gefunden worden; es mag einer vorhanden sein, aber wir sind nicht imstande gewesen, ihn zu entdecken.

Hill und seine Clique erlangen die Eisenbahn

Der Feldzug, um die Herrschaft über die Eisenbahn zu erlangen, war nun ziemlich beendet. Die verschiedenen, in dem Rechtstitel der Eisenbahngesellschaft enthaltenen Besitzungen waren in verschiedenen Hypotheken, die sich im ganzen auf 28 Millionen Dollar in Obligationen beliefen, verpfändet worden. Hill und seine Partner kauften diese 28 Millionen Dollar Obligationen zu einem lächerlich niedrigen Preise auf, in einzelnen Fällen beträchtliche Massen nur zu drei Prozent ihres Wertes. Die Preise schwankten sonst zwischen dreizehneinviertel bis fünfundsiebzig Prozent ihres Pariwertes[1]). Aber Hill und seine Partner hatten es nicht nötig, sofort bar zu bezahlen. Die Obligationen wurden hauptsächlich unter der Voraussetzung gekauft, daß sie erst nach der Reorganisation der Eisenbahn bezahlt werden sollten.

Das Geld, das wirklich ausgegeben wurde, wurde in eifrigen Anstrengungen dazu verwandt, die Verlängerungen zu bauen und so dem Verwirkungsgesetz zuvorzukommen. „Unter diesen Umständen," so berichtete das Gerichts-

[1]) Federal Reporter, 39, 516.

protokoll, „eilte der behördliche Verwalter auf Veranlassung von Mr. George Stephen und andern großen Obligationsinhabern (James J. Hill, A. Donald Smith und Norman W. Kittson) vor Gericht und erlangte am 18. April 1878 eine Verfügung, die ihm die Berechtigung erteilte, Schuldverschreibungen zur Vollendung der Verlängerungsstrecken auszugeben[1])".

Mit gerichtlicher Vollmacht baute Farley mit den von der Hill-Stephen-Vereinigung vorgestreckten Kapitalien einhundertfünfundzwanzig Meilen Eisenbahnstrecke bei 1 016 300 Dollar Gesamtkosten. Diese Verlängerung schaffte eine zusammenhängende Eisenbahnverbindung zwischen St. Paul und dem kanadischen Eisenbahnnetz in Manitoba.

Nur noch eine Sache war nötig, um die ganze Eisenbahnlinie aus der Oberaufsicht des Gerichtshofes in unbeschränkten privaten Besitz zu bekommen. Dies war ein Erlaß, der die Hypotheken für verfallen erklärte. Am 11. April 1879 wurde eine endgültige Verfügung, die diesen Verfall aussprach, erlassen, und am 14. Juni 1879 wurde die Bahn an die St. Paul, Minneapolis und Manitoba-Eisenbahngesellschaft verkauft. Diese Gesellschaft hatten Hill und seine Verbündeten einen Monat vorher zu dem ausdrücklichen Zwecke gegründet, die in Konkurs geratene Linie aufzukaufen. Die Gesamtkosten für die Hauptlinien und die Erweiterungen der St. Paul and Pacific in beiden Abteilungen betrugen 6 780 000 Dollar. Aber die Hill-Clique war nicht genötigt, diese Summe bar zu zahlen. Es wurde ihr gestattet, Schuldverschreibungen des behördlichen Verwalters und Obligationen als Bezahlung für den Kaufpreis anzubringen.

Vorteilhafter Kauf

Farley sagte später, daß die so für 6 780 000 Dollar verkaufte Eisenbahn wenigstens 15 Millionen Dollar wert war, und gab damit seine verbrecherische Mitschuld zu,

[1]) John Kennedy et al. vs. The St. Paul and Pacific Railroad Company et al., Dillon's Ciruit Court Reports, 1879—1880, 5, 527.

an einem heimlichen Abkommen beteiligt zu sein (wie er beschwor), durch welches ein solcher Verkauf auf betrügerische Weise vorbereitet worden war. In dem Prozeß des Jahres 1880 von Wetmore gegen die St. Paul und Pacific-Eisenbahngesellschaft auf Aufhebung des Verkaufs schätzte Richter Miller den Wert der fünfhundertfünfundsechzig Meilen Eisenbahn und der 2 586 606 Morgen Land auf 20 Millionen Dollar oder mehr[1]). In der Tat brachte allein ein Teil der Landbewilligung, abgesehen von dem Eisenbahnbesitz selbst, der Gesellschaft Hill & Co. mehr als das Doppelte der Summe, die sie für das ganze Besitztum gezahlt hatten. Unmittelbar nach dem Zwangsverkauf schlugen sie den größeren Teil der Landbewilligung für 13 068 887 Dollar los.

Einige Jahre vorher war Hill ein armer Mann; vielleicht besaß er einige Tausend Dollar. Das beschriebene Verfahren machte ihn sofort zum Millionär. Er und seine Gesellschafter besaßen nicht nur die Eisenbahnobligationen, sie verteilten auch das Aktienkapital unter sich. Hill und Kittson erhielten je 57 646 Stammaktien und die andern Mitglieder der Vereinigung ihren Anteil. Dazu kam, daß sie in anderer Weise viel gewannen[2]). Sobald die Eisenbahn sicher in ihrem Besitz war, begannen sie mit dem üblichen Verfahren einer ausgedehnten Neuemission von Aktien.

Der behördliche Verwalter schwört, daß er in geheimem Einvernehmen war

Farley war bitter enttäuscht, daß er nichts von der Beute erhielt. Er war so fest entschlossen, das zu erhalten, was, wie er behauptete, sein Anteil war, daß er sich nicht scheute, seinen Verrat an seiner Pflicht als behördlicher Verwalter öffentlich bekannt zu machen. Er prozessierte vor dem Obersten Gerichtshof von Minnesota gegen Kittson, Hill usw. und behauptete, daß er nach der Abmachung ein Fünftel des Aktienkapitals der Eisenbahn erhalten sollte und ein Fünftel alles dessen, was Kittson, Hill und die

[1]) Dillons Circuit Court Reports, 1879—1880, 5, 531. [2]) United States Reports, Bd. 120, 308.

andern Mitglieder der Vereinigung als Resultat des geheimen Einverständnisses sonst an Papieren und anderem Eigentum erworben hatten. Das war ein sehr kühner Grund zur Erhebung einer Klage. Farley konnte keine schriftliche Abmachung vorzeigen, und Richter Gilfilla entschied im Oktober 1880, daß er sein Recht nicht bewiesen habe[1]).

Gleichzeitig verklagte Farley die St. Paul, Minneapolis und Manitoba-Eisenbahngesellschaft bei dem Bundesgericht der Vereinigten Staaten. Die Anwälte der Verteidigung begründeten — was interessant zu verzeichnen ist — ihren Haupteinwand zur Abweisung der Klage damit, daß ein Gerichtsbeamter, der seine Pflicht verraten habe, keine Stellung vor Gericht habe. In diesem besonderen Einwand stimmten die Richter Treat und Nelson überein. Ihre im Jahre 1882 abgegebene Entscheidung lautete zu einem Teile:

„Gerichtshöfe werden und sollen nicht zur Vermittlung dienen, damit Betrügereien in irgendeiner Hinsicht anerkannt oder unterstützt werden. Sie werden ein verwickeltes Gewebe von Betrug nicht zugunsten irgendeiner davon umgarnten Person, durch deren Mitwirkung das Gewebe ersonnen wurde, entwirren. Dies muß besonders die Regel sein, wenn ein verpflichteter Beamter eines Gerichtshofes, der sowohl eine Berater- wie eine Vertrauensstellung hat, die Hilfe des Gerichtshofes nachsucht, um angebliche Bundesgenossen zu zwingen, mit ihm die Beute zu teilen, die sie durch seine Verheimlichungen und Täuschungen, seine Pflichtverletzung also, erworben haben“[2]).

Der Gerichtshof bestätigt im wesentlichen die Beschuldigungen

Dann folgten Teile der Gerichtsentscheidung, die Farleys Behauptung, daß er sich auf eine böswillige Verabredung geheimen Einverständnisses mit Hill, Kittson, Stephen,

[1]) Minnesota Reports, 27, 102—107.
[2]) Federal Reporter, 14, 114—118.

Smith usw. einerseits und Kennedy anderseits eingelassen habe, tatsächlich bestätigten. „Der Kläger," fuhr das Protokoll fort, „entwarf einen Plan, um das große Eisenbahngeschäft, das zu schützen seine Pflicht war, zum Zusammenbruch zu bringen. Dadurch, daß er unter diesen Umständen an seiner Pflicht zum Verräter wurde, ist, nach seiner Auffassung, diese ungeheuer große Eisenbahnbesitzung erworben und ein Gewinn von 15 Millionen Dollar oder mehr gemacht worden[1]).

Der Gerichtshof sagte weiterhin, daß Farley für seinen Treubruch einen Teil der Beute erhalten sollte und daß seiner Klage der Umstand zugrunde lag, daß seine Verbündeten den betrügerischen Kontrakt nicht anerkannt hätten. Da sie sich weigerten, die Beute zu teilen, hatte er die Hilfe des Gerichts nachgesucht, um sie dazu zu zwingen — eine sehr seltsame Forderung, sagt das Protokoll, für die Entscheidung irgendeines Gerichtshofes. Was Kennedys Rolle bei dem Unternehmen betrifft, so stellt das Protokoll fest: „Es wird indessen auch die Beschuldigung erhoben, und man mag dies immerhin als richtig unterstellen, daß Mr. Kennedy, der Agent des Amsterdamer Komitees, von dem Kläger (Farley) während der Durchführung des Planes benachrichtigt wurde, daß er, der Kläger, im geheimen seine Pflicht verletze"[2]). Das Protokoll schloß damit, daß es sagte, Farleys Veranlassung zum Prozeß gründe sich auf „angeborene Verderbtheit" und die Gerichtshöfe würden keinen solchen Prozeß als rechtskräftig anerkennen[3]).

Farley besteht auf seinem Beuteanteil

Farley brachte den Fall bis vor den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten. Dieser Gerichtshof entschied im Oktober 1886, daß der in dem Unteren Gerichtshof vorgebrachte Einwand ungenügend sei, insofern er keine Untersuchung der Tatsache angestellt habe. Der Fall

---

[1]) Federal Reporter 14, 117.
[2]) Ebenda. [3]) Ebenda. 117.

wurde mit Anweisungen für eine neue Untersuchung an das Untergericht zurückverwiesen[1]).

Der Prozeß kam daher wieder vor das Bundesgericht der Vereinigten Staaten in St. Paul, diesmal im September 1889. Die Darstellung des Falls durch diesen Gerichtshof lautet:

„Im Jahre 1876 war der Kläger, Farley, eingesetzt von diesem Gerichtshofe, behördlicher Verwalter des Eigentums der St. Paul und Pacific-Eisenbahn und auch Hauptleiter der Linien der ersten Abteilung der St. Paul und Pacific-Eisenbahngesellschaft . . . Mehrere Serien Hypothekenscheine, zum großen Teil in holländischem Besitz, waren im Verkehr. Der Kläger behauptet, daß er und die Verklagten Kittson und Hill ein Abkommen trafen, um diese Obligationen oder den größten Teil davon zu erwerben und sie bei Verfallserklärung der Hypotheken zur Erwerbung der Eisenbahn zu benutzen. Die Verklagten sollten das dazu nötige Kapital liefern und der Kläger Tatsachen, Informationen und Beistand. Sicher ist, daß die Obligationen von den Verklagten Hill und Kittson und zwei Genossen gekauft wurden, die Verfallserklärung ausgeführt und der Eisenbahnbesitz erworben wurde[2])."

Es fragte sich nun, erklärte der Gerichtshof, ob ein solches Abkommen getroffen worden sei und, wenn es getroffen worden sei, ob es gegen die öffentliche Wohlfahrt verstoße.

Farley sagte aus, daß ein mündliches Abkommen getroffen sei, und seine Aussage wurde durch seinen Sekretär Fisher bestätigt. Hill leugnete es, und was Kittson betraf, so war er gestorben, ehe seine Aussage entgegengenommen werden konnte. Verschiedene Briefe aus Farleys Korrespondenz mit der Bankfirma John S. Kennedy & Co. wurden dem Gericht vorgelegt und den gerichtlichen Protokollen eingefügt. Einer dieser, von Farley am 23. Mai 1879 an John S. Barnes, ein Mitglied der Firma Kennedy, geschriebenen Briefe lautete:

„Seit der Wahl von Bigelow und Galusch als Direktoren der neuen Gesellschaft, Männern ohne Geld, Eisenbahnerfahrung oder Einfluß, und nach meiner Kaltstellung bin ich zu dem Schluß gezwungen, daß meine Zeit und Ansprüche

[1]) United States Reports, Bd. 120, 303—318. [2]) Federal Reporter, 34, 514.

bei der St. Paul und Pacific vorbei sind, ich erwartete Besseres von Hill und Kittson. Ich sprach mit Jim Hill gestern abend. Er leugnet, daß er irgendwelche Absicht habe, meine Ansprüche unbeachtet zu lassen, aber er ist solch ein Lügner, man kann ihm nicht glauben. Jeder Mensch in St. Paul wundert sich, wie Jim Hill Mr. Stephens behandelt. Er ist allgemein als der größte Lügner im Staate bekannt. Mr. Kittson hat mir immer und immer wieder gesagt, Jim Hill sei der schlechteste Mensch, den er jemals gesehen habe. Upham, P. H. Kelly, Thompson und tatsächlich jeder Bürger in St. Paul, wenn sie sich nur frei aussprächen, würden alle dieselbe Geschichte erzählen. Du mußt mich nicht tadeln, wenn ich versuche, mit Jim Hill klar zu werden, ehe ich hier fortgehe[1])."

Bei der Entscheidung des Falles sagte Richter Brewer, er glaube nicht, daß solch ein Abkommen getroffen worden sei, und er gründete seinen Glauben auf folgende eigentümliche und sehr amüsante Erwägung: „Ist es wahrscheinlich," schreibt er über Farley, „daß ein Mann in einer solchen Lage, mit seinen jahrelangen Erfahrungen in Zwangsverkäufen von Eisenbahnen und mit solcher Verpflichtung den Inhabern von Obligationen gegenüber sich auf ein geheimes Abkommen mit einer dritten Partei zum Aufkauf der Obligationen einlassen würde — auf ein Abkommen, bei welchem es in seinem Interesse liegen würde, den Marktpreis der Obligationen herunterzudrücken? Ist es wahrscheinlich, daß ein solcher Mann mit Überlegung einen Schatten auf den Bericht über sein Leben werfen würde?" usw. usw.[2]). Natürlich nicht.

---

[1]) Federal Reporter, 34, 521. Einer von Hills Lobrednern schrieb in einer im ganzen sehr überschwenglichen „Biographie", die in der New Yorker „Tribune" in der Nummer vom 7. April 1907 veröffentlicht wurde, folgendermaßen über Hill: „Mr. Hill hat im Nordwesten den Ruf, ein sehr harter Geschäftsmann zu sein .. Er hat niemals mit irgend jemand Geduld gehabt, der nicht unermüdlichen Fleiß und Selbstverleugnung an den Tag legte. Aus diesem selben Charakterzug ist bei den Eisenbahnleuten die Überzeugung entstanden, daß „Jim" Hill der härteste Mann im Geschäft ist, für den man arbeiten kann. Für ihn hat es nie eine Ruhezeit gegeben. Gerade jetzt ist er, wenn Arbeit zu tun ist, in den Nächten und an Sonntagen tätig. Mit denjenigen seiner Angestellten, die es nicht vergessen konnten, daß es so etwas wie Geschäftsstunden und Feiertage gibt, ist nie lange gefackelt worden." [2]) Federal Reporter, 39, 516.

Wieder brachte Farley den Fall vor den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten. Dieser Gerichtshof hielt im Oktober 1893 die Entscheidung des Bundesgerichts, daß Farley seinen Anspruch nicht bewiesen habe, aufrecht[1]). Nach dreizehnjährigem Rechtskampfe war Farley nicht imstande, einen einzigen Dollar einzutreiben.

Hill und seine Partner werden große Würdenträger

Von den Männern, die, wie Farley behauptete, mit ihm eine böswillige Verabredung getroffen hatten, oder von denen man behauptete, daß sie aus seiner Pflichtverletzung Nutzen gezogen hatten, wurde Hill der große Multimillionär-Selbstherrscher des Nordwestens, und Stephen und Smith erhielten von der britischen Krone den Adel — Stephen als Lord Mount Stephen, Ritter des Großkreuzes des Königlichen Viktoria-Ordens usw., und Smith als Lord Strathcona, Ritter des Ordens von St. Michael und St. George[2]) usw. Kennedy erhob sich zu der Stellung eines Multimillionärs; als er am 31. Oktober 1909 starb, hinterließ er ein auf 30—60 Millionen geschätztes Vermögen, zu welchem Aktien der Great Northern-Eisenbahn im Werte von sieben Millionen Dollar gehörten, die zum größten Teil gerade zu der Zeit erworben worden waren, als er seine Klienten, die holländischen Kapitalisten, betrog. Er besaß auch 10 Millionen Aktien der Northern Pacific-Eisenbahn, die er ungefähr zu der Zeit erwarb, als die Northern Pacific-Eisenbahngesellschaft, wie wir sehen werden, vom Kongreß durch Bestechung große Landbewilligungen erlangte und dem Staatsgute ausgedehnte Minerallager stahl. In den späteren Jahren seines Lebens gab Kennedy einige wenige Millionen für „philanthropische Zwecke" her und wurde als „ein großer Philanthrop" gepriesen. Sein Testament enthüllte, daß er philanthropischen und Erziehungsanstalten mehrere Zehnmillionen vermachte.

Dieses nur als vorübergehende Erklärung. Um jedoch mit der Geschichte von Hills Vermögen fortzufahren: Hill und seine Gesellschafter erwarben weitere Privilegien

[1]) United States Reports, Bd. 150, 572—577. [2]) Siehe: „Burke's Passage".

und besondere Gesetze, bauten Ergänzungsbahnen und bildeten aus den Eisenbahnen, die sie erworben, und aus den Erweiterungen, die sie gebaut hatten, die Great Northern Eisenbahn. Die gesetzgebenden Körperschaften des Nordwestens wurden mit Bestechungsgeldern überschüttet, wenn auch niemals ausdrücklich bewiesen worden ist, daß Hill sie verteilt hatte. Die ganze Zeitungspresse erhielt Unterstützungen, und große und kleine Städte und Kreise wurden bewogen, Dotationen und Freiheiten aller Art zu gewähren. So allgemein war diese Korruption, daß im Jahre 1883 einige dagegen protestierende Mitglieder des Senats von Minnesota eine Resolution einreichten, die angenommen wurde und in deren Begründung es hieß:

„Da der Erwerb und Besitz großer Anteile an Eisenbahnen mit staatlicher Landbewilligung, an Staatskontrakten und andern von der allgemeinen Regierung unterstützten Unternehmungen durch hohe Beamte der Bundesregierung solche Beamte in Situationen bringt, in denen sie den staatlichen Interessen nicht treu dienen können, ohne ihre Privatinteressen zu opfern; und

„Da das in dieser Weise von öffentlichen Beamten erworbene Geld gewöhnlich dazu benutzt wird, die Quellen politischen Einflusses zu vergiften und den Ausdruck der wahren Gefühle des Volkes zu verhindern, und

„Da man behauptet, daß bei der letzten Wahl zum Senat gewisse Mitglieder dieser gesetzgebenden Körperschaften in ungeziemender und korrupter Weise durch Versprechungen von Geld, öffentlichen Ämtern oder anderen wertvollen Sachen zugunsten gewisser Kandidaten beeinflußt worden sind."

Schließlich verlangte die Resolution die Einsetzung einer besonderen Untersuchungskommission von sieben Mitgliedern. Der Bericht dieser Kommission deutete, obwohl er weißwaschend und parteiisch war, doch auf einen schrecklichen Zustand von Korruption hin."

Die Bedeutung dieser Korruption, die sich mehrere aufeinanderfolgende Körperschaften von Minnesota gestatteten, wird besser verstanden werden, wenn man unter den zahlreichen charakteristischen Episoden eine näher betrachtet.

Am 1. März 1877, als die allgemeine Empörung über die von Russel Sage und seiner Clique ausgeführten Räubereien und widerrechtlichen Aneignungen auf dem Höhepunkt war, hatten die gesetzgebenden Körperschaften von Minnesota verfügt, daß die St. Paul- und Pacific-Eisenbahngesellschaft kein „direktes oder indirektes" Anrecht auf irgendwelches Land haben sollte, auf dem sich Ansiedler in gutem Glauben niedergelassen hatten. Da ein gewisser Teil der Eisenbahn nicht bis zum November 1878 fertiggestellt worden, waren die Bestimmungen des Kongreßgesetzes vom 22. Juni 1874 verletzt. Dieses Gesetz hatte den Termin für die Fertigstellung bis zum 3. März 1876 hinausgeschoben; sonst sollte die Landbewilligung verfallen sein[1]). Aber der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten entschied in hilfsbereiter Weise, daß eine bloße Übertretung der Bestimmungen des Kongreßgesetzes an sich noch nicht einen Verfall der Landbewilligung mit sich bringe; entweder der Kongreß oder die gesetzgebenden Körperschaften von Minnesota müßten ein besonderes Verfahren zur Erklärung des Verfalls einleiten[2]). Daher mußten Hill und seine Gesellschafter vor allem den Kongreß und die gesetzgebenden Körperschaften von Minnesota verhindern, ein den Verfall aussprechendes Gesetz zu erlassen; und sie hatten Erfolg.

Gewaltsame Vertreibung von Ansiedlern in Dakota

Nachdem Hill die Herrschaft über die St. Paul- und Pacific-Eisenbahn unter dem Namen der St. Paul, Minneapolis und Manitoba-Eisenbahn erlangt und ihren Namen in Great Northern-Eisenbahn umgewandelt hatte, erhob er im Jahre 1884 den Anspruch auf fünfundsechzigtausend Morgen Land in Dakota. Vor dem Jahre 1884 hatte die Gesellschaft niemals einen Anspruch auf dieses Land erhoben. Der Anspruch gründete sich auf das alte Landbewilligungs-Gesetz vom Jahre 1857, das erlassen war, als

[1]) Senate Executive Documents, First Session, Fifty-second Congress, 1891 bis 1892, Bd. 5, Doc. Nr. 67. [2]) Case of St. Paul, Minneapolis and Manitoba Railroad Co. vs. Charles and James Greenlaugh, March 2, 1891.

Dakota noch einen Teil von Minnesota bildete. Jahrelang war das Land an dem Red River in Dakota eine Wildnis geblieben, bis sich Farmer dort angesiedelt und es in einen der reichsten Ackerbaudistrikte des Westens verwandelt hatten. Das Oberlandamt nahm als selbstverständlich an, daß dieses Land nicht der Eisenbahngesellschaft gehöre, und hatte den Ansiedlern das volle Besitzrecht gegeben.

Im November und Dezember 1891 herrschte heftige Aufregung unter den Farmern im Red River-Tal. Die Great Northern-Eisenbahngesellschaft hatte eine Verfügung erlassen, die die Farmer zwang, das der Gesellschaft gehörende Land bis zum 15. Dezember zu räumen. Diese Verfügung gründete sich auf eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes der Vereinigten Staaten, die aussprach, daß sich die Landbewilligung der Gesellschaft auf das Territorium von Dakota erstrecke — jetzt die Staaten North Dakota und South Dakota[1]). Diese Entscheidung gab der Gesellschaft einen Teil des fruchtbarsten und wertvollsten Gebietes in Dakota. Fraglos war dieses Land, selbst wenn sich die ursprüngliche Landbewilligung von dem Red River nach Westen ausgedehnt hätte, nach den Kongreßgesetzen längst verfallen. Der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten setzte sich jedoch in mehreren aufeinanderfolgenden Entscheidungen über die ausdrücklichen Gesetze des Kongresses hinweg. Die Great Northern-Eisenbahn begann darauf mit der gewaltsamen Vertreibung der Farmer innerhalb ihrer Landbewilligung. Dieser Befehl der Gesellschaft traf die Ansiedler wie ein Donnerschlag. Viele hatten zwanzig Jahre lang auf diesem Lande gewohnt.

Die Ansiedler wandten sich an den Kongreß. Diese Körperschaft erließ ein Gesetz, das der Eisenbahngesellschaft gestattete, an Stelle der besiedelten Ländereien ein gleichgroßes Landgebiet zu wählen. Dieses Gesetz war, obgleich es dem Anschein nach zum Besten der Ansiedler erlassen war, genau das, worauf die Great Northern-Eisenbahngesellschaft wartete. Das von der Gesellschaft aufgegebene Land war kein Mineralgebiet; das Kongreßgesetz setzte

[1]) United States Reports, Bd. 137, 528.

daher voraus, daß die zum Ersatz anderswo gewählten Ländereien auch kein Mineralgebiet sein sollten. Aber nachdem der Tausch gemacht war, zeigte es sich, daß die Gesellschaft die wertvollsten Holzgebiete in Idaho, Montana und Washington gewählt hatte — Ländereien, die sehr viel mehr wert waren als die in Dakota —, und daß sich in einigen dieser Gebiete unter den Wäldern reiche Mineralager befanden. Der Kommissar des Oberlandamtes war zu jener Zeit, wie wir in einem früheren Kapitel bemerkt haben, T. H. Carter. Sein gutachtlicher Bericht war für Hill, den Beherrscher der Politik des Nordwestens, so befriedigend, daß die gesetzgebenden Körperschaften von Montana die Erlaubnis erhielten, Carter in den Senat der Vereinigten Staaten zu schicken, dessen hervorragendes Mitglied er jetzt ist.

Hills Eisenerzlager

Hill besitzt persönlich sehr große Eisenerzlager in Minnesota. Der Wert dieser Lager wird allgemein auf wenigstens eine Milliarde Dollar geschätzt. Im Jahre 1906 verpachtete er an den Stahltrust einen nur kleinen Teil dieser Lager auf einen Zeitraum von fünfundzwanzig Jahren auf der Grundlage von Ertragsabgaben, wobei sich die Zahlungen im ganzen auf mehrere Zehnmillionen Dollar beliefen. Wie er diese Lager erwarb, ist in den amtlichen Dokumenten nicht klar ausgesprochen. Wir haben in früheren Kapiteln gesehen, daß die vom Kongreß verliehenen ursprünglichen Landbewilligungen, so korrupt auch die Umstände bei der Durchbringung der verschiedenen Gesetze waren, niemals Kohlen-, Eisen- oder andere Minerallager einschließen sollten. Aber auf Grund betrügerischer Auslegungen der Gesetze durch Landkommissare und Gerichtshöfe wurde bestimmt, daß Kohlen- und Eisengebiete nicht in die Bedeutung des Wortes Mineral eingeschlossen sein sollten.

Nach Senator Pettigrews Auffassung erwarb Hill große Eisenlager in Minnesota durch privaten Kauf. Hierfür besaß er reichliches Kapital, bis zu Hunderten von Millionen Dollar. Dieses Geld entstammte den St. Paul und Pacific-

Eisenbahngeschäften wiederholter ungesetzlicher Vermehrung des Aktienumlaufes und dem aus seinem Eisenbahnnetz gezogenen übermäßigen Gewinn — einem Gewinn, der für die Leute des Nordwestens schrecklich drückend war. Senator Pettigrew schreibt über Hills Erwerb dieser Eisenlager: „Das Eisen lagerte unter Fichtenwäldern, und die Holzgesellschaft hatte einen Holzweg angelegt, um die Fichten herauszuschaffen; nachdem sie die Fichten geschlagen hatte, verkaufte sie den Weg und das Land zu einem, wie sie glaubte, übertrieben hohen Preise an Mr. Hill, aber es erwies sich, daß sich unter dem Lande ausgedehnte Eisenerzlager befanden. Ich glaube, Mr. Hill schätzt die Gruben auf fünfhundert Millionen Tonnen[1])." Wenn dieser Bericht wahr ist, kann man mit Sicherheit annehmen, daß Hill die Art des Landes kannte, ehe er es kaufte; vom geschäftlichen Standpunkt beurteilt, war es ein sehr schlaues Unternehmen.

Diese Annahme wird durch die Tatsachen, die in einem von H. W. Pearson, einem Geologen aus Duluth, gegen Hill und die Great Northern-Eisenbahngesellschaft am 29. Januar 1901 in St. Paul angestrengten Prozeß aufgedeckt wurden, bestätigt. Die Summe, um die es sich bei dem Prozeß handelte, wurde auf 14 Millionen Dollar angegeben, den angeblichen Wert des Besitztums, das Hill und seiner Eisenbahn gehörte und von ihnen in Besitz genommen war, nachdem Pearson es entdeckt hatte. In

[1]) In einem Privatbrief an den Verfasser erzählt. In früheren Kapiteln dieses Buches haben wir gesehen, wie große, den Kanalgesellschaften als angeblich sumpfiges Gebiet gewährte Landstriche so betrügerisch vermessen wurden, daß sie einige der allerreichsten Kupferlager im Nordwesten einschlossen. Dasselbe traf für einige der Landbewilligungen an Eisenbahngesellschaften auf Eisenerzlager zu. Man kann nicht behaupten, daß denjenigen, die aus diesen Betrügereien Nutzen zogen, die Tatsache unbekannt war, daß die von ihnen auf so betrügerische Art erworbenen Ländereien Kupfer- und Eisenerzlager enthielten. Mehrere Berichte von geologischen Sachverständigen der Regierung hatten die Ausdehnung und Lage dieser Minerallager beschrieben. Ein umfangreicher Bericht im besonderen war der von den Regierungsgeologen der Vereinigten Staaten J. W. Foster und J. D. Whitney erstattete. Er wurde im Jahre 1851 veröffentlicht und enthielt ausführliche Beschreibungen über die besondere Art der Mineralgebiete. Er beschrieb besonders die Eisenerzlager in der Gegend des Lake Superior als solche von beinahe beispielloser Reinheit. — U. S. Senate Documents, Special Session 32. Congress, 1851, Bd. III, Doc. No. 4.

seiner Klage behauptete Pearson, daß diese Minerallager von ihm auf einen Kontrakt mit Hill hin, wonach er — Pearson — einen Anteil an dem Gewinn haben sollte, festgestellt worden seien. Pearson behauptete weiter, daß er im Jahre 1896 von Hill angestellt worden sei, um Kohlen- und Eisenlager in den Staaten Washington und Montana festzustellen, daß er die Lager gefunden habe, daß unter seiner Leitung das Hillsche Geschäft Tausende von Morgen wertvollen Landes erwarb und daß er, als er seinen Anspruch auf einen Anteil geltend machte, beiseite geschoben wurde. Von der endgültigen Entscheidung in diesem Prozeß erscheint kein Protokoll in den zugänglichen gerichtlichen Dokumenten.

Wenn jedoch die von der Great Northern-Eisenbahn zur Aneignung von Mineralländereien benutzten Methoden dieselben waren, die die Northern Pacific-Eisenbahn anwandte, dann ist ihre Art klar. Die zuletzt genannte Eisenbahn gehörte ursprünglich nicht Hill, aber jetzt haben er und die mit ihm Verbündeten sie in ihrem Besitz. „Das Reinergebnis," sagt Moody, „des Ringes der Northern Pacific-Bahn und des Northern Securities-Zwischenfalles[1]) bestand darin, daß die Hill-Interessenten in unbestrittener Herrschaft über die drei großen Eisenbahnnetze bleiben, die jetzt als Hill-Besitz bezeichnet werden, nämlich über die Northern Pacific, die Great Northern und die Chikago, Burlington und Quincy, die zusammen über 18 000 Meilen Eisenbahnlinien darstellen[2])."

Die Northern Pacific-Eisenbahn

Die Northern Pacific-Eisenbahn erhielt ihre Privilegien im Jahre 1864. Durch ein Kongreßgesetz vom 2. Juli dieses Jahres erhielt sie das Wegerecht durch öffentliches Gebiet, das Recht, den Staatsländereien Baumaterial zu entnehmen, und ein ungeheuer großes Gebiet der öffentlichen Ländereien in Montana, Idaho und andern Teilen des Nordwestens. Diese enormen Privilegien und Bewilligungen wurden ihr

[1]) In einem der Kapitel über J. Pierpont Morgan beschrieben.

[2]) „The Romance of the Railways", „Moody's Magazine", Julinummer 1908, 17.

zu eben derselben Zeit erteilt, als die Union Pacific-Eisenbahn und andere mit Landbewilligungen und Subsidien ausgestattete Eisenbahngesellschaften den Kongreß bestachen. Alles in allem erhielt die Northern Pacific-Eisenbahn ungefähr 57 Millionen Morgen öffentlichen Landes.

Was dann in der Geschichte der Northern Pacific-Eisenbahn folgt, war dasselbe wie bei allen andern Eisenbahnen. Sie wurde nacheinander von verschiedenen Kapitalistengruppen ausgeplündert. Einer der Kapitalisten, der die Northern Pacific-Eisenbahn einige Jahre lang machtvoll beherrschte, war Henry Villard, ein Mann von bemerkenswertem Charakter und Unternehmungsgeist. Verschiedene kapitalistische Parteien bekämpften ihn heftig und suchten ihn aus der Herrschaft über die Northern Pacific-Eisenbahn und andere Eisenbahnen im Nordwesten zu vertreiben. In seinen „Memoiren" erzählt Villard von einer machtvollen, im Jahre 1889 gegen ihn aufgestellten Vereinigung, die von Hill und großen Finanzgesellschaften gebildet war. Vier Jahre später wurde Villard von seinen Gegnern angeklagt, große Vorteile dadurch erlangt zu haben, daß er als Privatperson „halb wertlose" Eisenbahnen in Manitoba und sonstigen Gegenden kaufte und sie dann zu enorm hohen Preisen auf die Northern Pacific-Eisenbahn „ablud", die er als Teilhaber der Korporation beherrschte. Soweit die gerichtlichen Protokolle die Tatsachen andeuten, scheinen diese Behauptungen zu einem Plane gehört zu haben, Villards Ruf zu schädigen und seinen Sturz herbeizuführen; als über diese Anklagen von den Gerichtshöfen entschieden wurde, wurde Villard persönlich gerechtfertigt. Aber daß der Eisenbahnschatz von früheren Kapitalistengruppen geplündert worden war, ist vollständig klar; streitende Parteien machten einander beständig für Gründungen, Erweiterungen und Unternehmungen verantwortlich, die zum großen Teil zu dem besonderen Zweck ersonnen wurden, sich große Beutemassen anzueignen. So widersprechend und verwickelt waren diese Beschuldigungen und Gegenbeschuldigungen, daß es nicht leicht ist, die relative, viel weniger noch die absolute Wahrheit festzustellen. Gewisse kapitalistische Gegner Villards waren

wegen ihrer bösen Vergangenheit besonders berüchtigt; so sehr, daß von ihnen ausgehende Anklagen von der Allgemeinheit mit Mißtrauen und zynischer Skeptik aufgenommen und von den Gerichtshöfen im besondern aus materiellen Gründen abgewiesen wurden.

Jahrelang wurde leidenschaftlich gekämpft, um Villard aus der Herrschaft zu vertreiben.

Große Diebstähle von Mineralgebieten

Während der Zeit, in der verschiedene Kapitalisten die Northern Pacific-Eisenbahn beherrschten, waren die Diebstähle von Mineralgebieten so ausgedehnt, daß sowohl der Kongreß wie der Staat Montana gezwungen waren, Untersuchungen anzustellen. Die Einwohner von Montana waren über den Anspruch der Eisenbahn auf Land, das die allerreichsten Gold-, Silber-, Blei- und Kupfergruben, im besonderen die den Ruhm Montanas bildenden großen Kupferlager enthielt, sehr erregt. In der Tat waren die Leute des ganzen Westens tief erregt, denn wenn die Gerichtshöfe schließlich das Vorgehen der Northern Pacific-Eisenbahn unterstützen sollten, dann konnten alle andern Pacific-Eisenbahnen den gleichen Anspruch auf alle Gruben und Minerallager innerhalb ihrer Landbewilligungen erheben. Schon im Jahre 1890 hatte der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten eine provisorische Entscheidung erlassen, die den Anspruch der Northern Pacific-Eisenbahn, daß „nur das Mineralgebiet, das zur Zeit der Landbewilligung als mineralisch bekannt war", von der Landbewilligung ausgenommen sein solle, unterstützte.

Der Trans-Mississippi-Kongreß, der im Mai und Oktober 1891 in Denver zusammentrat, nahm Resolutionen an, die erklärten:

„Da dieser Ausspruch des Obersten Gerichtshofes, sollte er Gesetz werden, die im Besitz von Landbewilligungen befindlichen Pacific-Eisenbahngesellschaften mit einer großen Anzahl bester Gruben belehnen würde, die innerhalb der Grenzen besagter Bewilligungen von Schürfern und

Bergleuten entdeckt sind, die sich darauf in gutem Glauben angesiedelt, sie aufgeschlossen und verkauft haben in dem ehrlichen Glauben, daß besagte Landbewilligungen sich auf Ackerland beschränkten, laut den Kongreßgesetzen, durch die sie verliehen wurden; und

„Da die Bürger der Vereinigten Staaten für die Aufschließung von Gruben auf besagten Ländereien, die nach dem Termin der besagten Bewilligungen entdeckt worden sind, Millionen Dollar angelegt haben; und

„Da diese neugebildete Auslegung besagter Landbewilligungen zur Konfiskation privaten Eigentums und zur Beraubung einzelner Personen zugunsten besagter Eisenbahngesellschaften in einem bisher nicht dagewesenen Umfang, sowie zur Einbringung von Klagen führen muß, um den Wert der bis dahin auf besagtem Lande geschürften Erze wiederzuerlangen, die, wenn erfolgreich, einen großen Teil unserer Bürger in Mangel und an den Bettelstab bringen müssen; und

„Da, wenn besagte Auslegung rechtsverbindlich wird, sie, zum offenbaren Schaden des Volkes, große Gebiete Minerallandes dem Markte, entweder zu späterer Erforschung oder zum Kaufe, entziehen wird. Daher sei es

„Beschlossen, daß der Kongreß gegen jede Auslegung der Gesetze der Vereinigten Staaten protestiert, die zu einem solchen System der Konfiskation im großen und zu der daraus folgenden Bereicherung großer, die Großmut der Regierung schon genießender Verbände führen muß, und die im Kongreß versammelten Vertreter des Volkes auffordert, schnell und unverzüglich Maßregeln innerhalb ihres unmittelbaren verfassungsmäßigen Vorrechtes zu ergreifen, um diese drohende Gefahr zu zerstören."

Zur selben Zeit berichtete Martin Maginnis, der Kommissar für Mineralland in Montana, an Gouverneur Toole, daß die

„große Landbewilligung der Northern Pacific-Eisenbahngesellschaft sich in einem mit Einschluß des wiedererstatteten Landes beinahe einhundertundzwanzig Meilen breiten und über siebenhundert Meilen langen Gürtel von der östlichen bis zur westlichen Grenze des Staates Montana

erstrecke. Der Kongreß, der diese Korporation ins Leben rief, gab ihr eine Hälfte der Ländereien in diesen Grenzen, schloß dabei aber sorgfältig alles Mineralland aus und betonte diesen Ausschluß von der Landbewilligung dadurch, daß er der Gesellschaft für solche Ländereien, die sich möglicherweise als mineralisch erweisen sollten, Entschädigung gewährte. Bis dahin war nur wenig geschürft worden; man wußte sehr wenig von der Beschaffenheit dieser Ländereien. Alle Entdeckungen von Mineralland mußten noch erst gemacht, die Gruben auf ihm erschlossen und diese schließlich von der Landbewilligung der Gesellschaft abgesondert und die Gesellschaft dafür mit anderem nichtmineralischen Lande entschädigt werden.

„Nichts könnte einfacher erscheinen als die Tatsache, daß der Ausschluß zu der Landbewilligung gehörte und einen Teil von ihr bildete und daß spätere Erforschung, Vermessung und Feststellung notwendig sein würde, um das nichtmineralische Land, das Eigentum der Gesellschaft werden würde, und das mineralische Land, das reserviert bleiben sollte, um nach den Bergwerksgesetzen der Vereinigten Staaten dem Schürfer und dem Bergmann immer offen zu stehen, zu bestimmen.

„Hätte die Bahn ebensoschnell genau abgesteckt und durch das Land gebaut werden können, wie das Privilegium beim Kongreß durchgebracht wurde, so würde es der Zukunft überlassen geblieben sein, den Charakter des Landes darzutun; und hätte die Gesellschaft damals auf Grund einer fertigen Bahnlinie das ganze vermessene und unvermessene, unerforschte und bergbaulich ununtersuchte Land beansprucht, so würde diese Gesellschaft einfach alles bekommen haben; denn die Entdeckungen von Mineralien sind alle erst späterhin gemacht worden. Erst später wurde der dreiste Anspruch erhoben, daß Gebiete, die damals oder an einem bestimmten Datum nicht als mineralisch bekannt waren, deshalb nicht-mineralisch seien und infolgedessen an die Gesellschaft übergingen.“[1])

Der Kommissar für Mineralland Maginnis behandelte

[1]) Annual Report of the Mineral Land Commissioner for the State of Montana, for the Year Ending November 30, 1891. Helena, Montana, 1892, 3—4.

dann ausführlich das lange Zögern der Unternehmer der Northern Pacific-Eisenbahn beim Bau der Eisenbahn — ein Zögern, durch das, wie er schrieb,

„sie einen der Hauptzwecke ihrer Schöpfung und das anständige Verdienen jenes Teiles ihrer Ausstattung verfehlte, der dazu dienen sollte, ihre Fertigstellung wenigstens fünfzehn Jahre vor der Zeit, als sie zu uns kam, sicherzustellen, zu uns, die wir in sehnsüchtigem Warten auf ihr Kommen das Land ohne ihre Hilfe in Besitz genommen, unterworfen und zum Teil erschlossen haben. Man hat es sich niemals träumen lassen, daß die Eisenbahngesellschaft zu irgendeiner Zeit ihres Daseins einen Anspruch auf die Mineralgebiete erheben würde, die von der Bewilligung in der Bewilligungsakte selbst durch besondere Vorbehalte ausgeschlossen waren, Vorbehalte, die von der Bewilligung untrennbar und von gleicher Dauer sein sollten wie die Bewilligung selbst.

„Der Kongreß hatte kein Tribunal eingesetzt, um zu entscheiden, welche Gebiete mineralisch und welche nichtmineralisch seien. Er überließ dies der Exekutivabteilung, welche die Kontrolle über Verkauf, Vermessung und Klassifikation alles Staatslandes hat. Ein großer Teil des Landes innerhalb der Grenzen der Bewilligung ist von der Regierung niemals vermessen oder in irgendeiner Weise untersucht, einer Schürfung unterworfen oder klassifiziert worden. Die Arbeit und Mühe des freiwilligen Schürfers und des Bergmanns haben allein bekannt gemacht, welche Gebiete mineralisch sind und welche nicht.

„Plötzlich wurde der erstaunliche Anspruch erhoben, daß alle diejenigen Teile des Landes, die an einem bestimmten Datum noch nicht als mineralisch anerkannt worden waren, als nichtmineralisch angesehen und Eigentum der Northern Pacific-Eisenbahn werden sollten, trotzdem der Freibrief selbst ausdrücklich aussprach, daß solche Gebiete niemals ihr Eigentum werden und daß die Gesellschaft an ihrer Statt andere Ländereien nehmen sollte, um die Gesamtmenge zu erreichen, die sie beanspruchte.

Es ist einleuchtend, daß weder nach Gesetz noch nach Billigkeit irgendeine Berechtigung zu einem solchen An-

spruch bestehen und die Gesellschaft auf Umwegen jene Ländereien erlangen könnte, die ausdrücklich von der Bewilligung ausgeschlossen und nach der wohldefinierten Politik der Vereinigten Staaten, wie sie in ihren Gesetzen über die Verteilung von Mineralländereien niedergelegt ist, dem Schürfer und dem Bergmann offen gehalten werden. Aber nach gewissen Auslegungen gewisser Fälle durch einige Gerichtshöfe erhob die Gesellschaft ihre Ansprüche nicht nur auf die Mineralländereien, sondern auch auf die Mineralien, die dort gewonnen worden waren. Sie focht die Bewerbungen um Patente für Gruben an und klagte auf Rückerstattung der diesen Gruben entnommenen Erze.

„Die Bewohner des Staates wurden allgemein durch den Verlauf einer Sache, der ihre Interessen mit solchem Unheil bedrohte, sehr beunruhigt, und da der Staat erkannte, daß in dieser Beziehung arme Schürfer und Bergleute ebensowenig wie reiche eine so mächtige Korporation erfolgreich bekämpfen könnten, beschloß er, die Sache seiner Untertanen zu seiner eigenen zu machen; mit diesem Ziel vor Augen erließen die gesetzgebenden Körperschaften folgendes Gesetz“[1]):

Hier folgten die besonderen Verfügungen dieses Gesetzes, das die Interessen der privaten Bergleute schützen sollte. Trotz der Annahme dieses Gesetzes fällten die unteren Gerichtshöfe, deren Richter vielfach Eisenbahnanwälte gewesen oder durch den Einfluß der Eisenbahngesellschaft auf die Richterbank erhoben worden waren, eine Entscheidung nach der anderen zugunsten der Northern Pacific-Eisenbahn. Die Hauptgegner dieser Eisenbahn waren große Kupfergesellschaften, wie z. B. die Gesellschaft, die die große, damals auf 25 Millionen Dollar geschätzte Kupfergrube in Anaconda beherrschte. Diese Gesellschaften hatten ihre Gruben zum großen Teil selbst durch Betrug erworben. Aber auch Bergleute und Schürfer, die in keiner Weise mit irgendwelchen betrügerischen Operationen in Verbindung standen, wurden sehr beunruhigt und mitunter auch die große Masse der Einwohner.

Nunmehr nahm im Washingtoner Repräsentantenhaus

[1]) Annual Report of the Mineral Land Commissioner, usw., 5—6.

der Ausschuß für öffentliche Ländereien diese Angelegenheit, die vorwiegend die Bevölkerung des Staates Montana berührte, in die Hand. Villard, als Präsident der Finanzkommission der Northern Pacific-Eisenbahn, war mit seinen Anwälten eifrig mit Beweismaterial beschäftigt. „Mr. Henry Villard," so meldete der Bericht Maginnis, „zog zunächst die Aufmerksamkeit der Kommission auf sich. Er behauptete auch, daß die Gesellschaft nun vollständig im Besitz des Rechtstitels auf die bestrittenen Mineralgebiete sei. Er betrachtete dies nicht mehr als eine offene Frage. Der Oberste Gerichtshof könne nur die zahlreichen schon zugunsten der Eisenbahngesellschaft erteilten Entscheidungen bestätigen. Die Eigentumsrechte der Gesellschaft seien außerhalb des Bereiches der Gesetzgebung; aber es läge ihm viel daran, daß diese Streitfrage erledigt würde. Sie schädige die Bahn und die Grubenindustrie, und er sei bereit, von seiten seiner Gesellschaft einen Vergleich anzubieten. Er sei autorisiert, der Kommission einen Vorschlag zu unterbreiten. Die Gesellschaft würde diesem Gesetz, der Vermessung und Klassifizierung zustimmen und den Vereinigten Staaten alle Gebiete, die so als Mineralland ausgenommen seien, zurückerstatten: vorausgesetzt, daß die Gesellschaft dafür mit andern Ländereien entschädigt würde, entweder durch die Erweiterung gegenwärtiger Entschädigungsgebiete oder durch Auswahl sowohl aus den geradzahligen wie aus den ungeradzahligen Sektionen innerhalb der Landbewilligung[1])."

Die Hauskommission für öffentliches Land berichtete, daß in die Landbewilligung der Northern Pacific-Eisenbahn die reichsten und am weitesten erschlossenen Gruben in Montana und Idaho eingeschlossen seien. „In diese Landbewilligung sind auch Millionen Morgen Land eingeschlossen, die noch nicht vollständig oder überhaupt noch nicht nach Mineralien durchforscht sind; sie werden aber ... wahrscheinlich Minerallager enthalten, die ebenso wertvoll sind wie nur irgendwelche je entdeckte." Die Eisenbahngesellschaft behauptete, so hob die Kommission hervor, daß die rechtskräftige Auslegung der Akte vom Jahre 1864 der Gesell-

[1]) Annual Rep., Mineral Land Com., usw., 28.

schaft alle Ländereien innerhalb der Schenkung gebe, die zur Zeit der Akte, oder wenigstens zur Zeit, als die Gesellschaft den genauen Entwurf ihrer Route einreichte, nicht als mineralisch bekannt waren.

„Dies," so fährt der Bericht fort „erscheint der Kommission als ein höchst merkwürdiger Anspruch ... Viele der wertvollsten Gruben in Montana und die meisten aller jener in Idaho sind nach dem Jahre 1882 entdeckt worden. Die Gesellschaft, die mit ihrer ungeheuer großen Landbewilligung und andern, besonders von der Regierung erteilten Privilegien nicht zufrieden ist, versucht nun daraufhin, was im besten Falle eine Förmlichkeit ist, gerade die Mineralgebiete, die ausdrücklich von der Bewilligung ausgeschlossen sind, denen fortzunehmen, die sie entdeckt und erschlossen haben[1])."

Mittlerweile hatte jedoch die Northern Pacific-Eisenbahn ihr Ziel erreicht. Während die Zeit mit Gerede und Berufungen gegen richterliche Entscheidungen hingebracht wurde, geschah nach Senator Pettigrew folgendes: „Alle Kraft in Washington, in dem Land-Department in Washington wurde ausschließlich darauf verwandt, diese Patente für die Northern Pacific durchzubringen, und wenn Sie die gerichtlichen Protokolle aufschlagen, werden Sie, glaube ich, finden, daß der Richter gegen einen von den Verwaltern gemeldeten Posten von ungefähr 3000 Dollar Einspruch erhob, der an einen besonders guten Freund des Landkommissars als Anwalthonorar gezahlt worden war, um den Erlaß jener Patente zu beschleunigen; auf diese Art erlangte die Northern Pacific das Recht auf ausgedehnte Gebiete außerordentlich wertvoller Mineralländereien in den Staaten Montana, Idaho und Washington. Der Landkommissar war in dieser Sache zweifellos bestochen, und es herrscht kein Zweifel, daß die Beamten der Northern Pacific seine Tätigkeit bei der Erlangung dieser Patente erkauften."

„Späterhin," so fährt Exsenator Pettigrew fort, „ging im Kongreß ein Gesetz durch, es war, glaube ich, im Jahre

[1]) House Reports, Fifty-second Congreß, Second Session, 1891—1892, Bd. 5, Report Nr. 1145, 1—4.

1898, das dafür Sorge trug, daß Inspektoren die an Landbewilligungs-Bahnen gelegenen Ländereien untersuchen und feststellen sollten, welche mineralisch seien und welche nicht, damit für mineralische Gebiete nach jenem Datum keine Patente ausgestellt werden sollten; aber das Unheil war schon fast ganz geschehen[1]).“

Pettigrews Darlegungen werden jedoch von Villards Freunden, die den Anspruch erheben, die Sache zu kennen, bestritten. Sie leugnen, daß die Northern Pacific auf diese Art Patente erhalten habe. Keine Patente, behaupten sie, seien während der herrschenden Bewegung von der Eisenbahn erlangt oder ihr gewährt worden. Sie fügen hinzu, daß die vom Kongreß eingesetzte Kommission nur berechtigt war, Patente für nichtmineralisches Land auszugeben. Wenn Bestechung angewandt worden ist, um mineralisches Land unter dem Vorgeben, daß es nichtmineralisch sei, zu erlangen, dann sei es nicht wahrscheinlich, daß Villard persönlich es gebilligt habe.

Ungefähr während dieser Zeit, am 15. August 1893, machte die Northern Pacific-Eisenbahn bankrott.

Unter dem Vorwande, daß die Eisenbahn in armseliger finanzieller Verfassung sei, beschnitten die Verwalter die Löhne der Eisenbahnangestellten. Diese Arbeiter wußten, daß sie so besteuert wurden, um den Eisenbahnschatz für einen Teil der von den Finanziers geraubten immensen Summen schadlos zu halten; sie erhoben jedoch keine offi-

[1]) In einem Privatbrief an den Verfasser erzählt. Die Tatsache, daß einflußreiche Mitglieder des Kongresses gleichzeitig bezahlte Anwälte für Landbewilligungs-Eisenbahnen waren und in dieser Eigenschaft im Kongreß wirkten, veranlaßte die Einbringung einer Vorlage in dem Senat der Vereinigten Staaten am 1. Juni 1886 durch Senator Beck aus Kentucky, wonach es keinem Mitgliede des Kongresses mehr erlaubt sein sollte, als Anwalt oder Vermittler für irgendeine Eisenbahn, die vom Kongreß eine Landbewilligung erhalten hat, tätig zu sein. In der Debatte über seine Maßnahme führte am 22. Juni 1886 Senator Beck aus: „Wird irgendein Herr darauf bestehen, daß jemand, der der Anwalt irgend einer Eisenbahn ist, jemand, der in irgendeiner Weise von irgendeiner dieser Bahnen abhängig ist, wenn diese großen Fragen, bei denen es sich vielleicht um fünfzig oder hundert Millionen für das mit Steuern belastete Volk dieses Landes handelt, zur Entscheidung kommen, die Interessen jener Eisenbahn vertreten soll, deren Geld er in der Form von Angeld oder Honorar in seiner Tasche hat und der diese Tatsache verbirgt und die ganze Zeit behauptet, daß er im Interesse der Vereinigten Staaten handelt und spricht?“ Natürlich gelang es nicht, die Vorlage zum Gesetz zu machen.

zielle Beschwerde. Als jedoch eine zweite Herabsetzung der Löhne von fünfzehn bis dreißig Prozent angekündigt wurde, beschlossen die Arbeiter, es nicht zu dulden, daß sie um des erschöpften Zustandes des Eisenbahnschatzes willen leiden müßten.

Aber die Justiz war schnell dabei, das Gesetz in rechtswidriger Weise so zu dehnen, daß den Arbeitern verboten wurde, in einen Streik einzutreten. Als die Arbeiter der Northern Pacific um eine Unterredung mit den Verwaltern baten, willigten diese ein. Heimlich jedoch entwarfen die Anwälte der Verwalter ein durchgreifendes gerichtliches Verbot, das dem Richter Jenkins von dem Bundesgericht der Vereinigten Staaten gerade am Vorabend der vereinbarten Unterredung vorgelegt und von ihm unterzeichnet wurde. Der Hauptanwalt bei der Abfassung dieses Verbots und bei dem Bemühen, es durchzusetzen, war Senator Spooner. Dies gerichtliche Verbot untersagte es den Männern, „sich zum Verlassen der Arbeit mit oder ohne Kündigung zu verbinden oder zu verschwören". Es folgte noch ein ergänzendes Verbot, welches den Arbeitern untersagte, „andern das Verlassen des Dienstes bei den Verwaltern vorzuschreiben, zu empfehlen, zu billigen oder zu raten".

Das ganze Verfahren war so kraß ungesetzlich, daß die Justizkommission des Repräsentantenhauses sich zur Untersuchung gezwungen sah. Diese Kommission berichtete, daß der Einhaltsbefehl „eine Verletzung der Verfassungsbestimmungen, einen Mißbrauch der richterlichen Gewalt darstelle und ohne gesetzliche Kraft sei"; daß Jenkins' Verfahren „eine tyrannische Anwendung der Gewalt seines Gerichtshofes und einen Eingriff in die Rechte amerikanischer Bürger bedeute[1])."

Abgesehen von dieser Anklage wurde kein Strafverfahren gegen Jenkins, Spooner, die Verwalter oder irgendeinen andern der Beschuldigten eingeleitet. Mittlerweile hatte das Verbot den erwarteten Dienst, die Arbeiter einzuschüchtern und die Wirksamkeit ihres Streiks zu lähmen, geleistet.

---

[1]) House Report No. 1049, June 1894, Second Session, Fifty-third Congress. Während dieser ganzen Zeit war John S. Kennedy, „der große Philanthrop", einer der größten Aktionäre dieser Eisenbahn.

Villards Herrschaft über die Northern Pacific wurde durch eine Verbindung feindlicher Kapitalisten gestürzt[1]), und Hill fing allmählich an, als herrschender Besitzer eine Rolle zu spielen. Es ist hier angebracht, zu bemerken, daß man behauptete, Maginnis sei heimlich im Dienste von Hills Great Northern-Eisenbahn gewesen, zu derselben Zeit, als er mit der Northern Pacific im Kampfe lag.

Der große Kampf zwischen Hill und Harriman im Jahre 1901 um die Herrschaft über die Northern Pacific ist schon in einem der Kapitel über J. Pierpont Morgan beschrieben worden. Das Resultat von alledem war, daß die Hill-Interessen die Herrschaft über die Northern Pacific-Eisenbahn, wie auch über die Great Northern-Eisenbahn und die Chicago, Burlington und Quincy erhielten.

Nach Charles Edward Russel, der die wiederholten nominellen Aktienvermehrungen der Great Northern-Eisenbahn sorgfältig studiert hat, haben Hill, Kennedy, Lord Mount Stephen, Lord Strathcona und andere Magnaten aus den Aktienmanipulationen der Great Northern eine Gesamtsumme von 407 Millionen Dollar gezogen. Russel sagt, daß in dieser Summe nichts von Dividenden, Zinsen und andern Nebeneinkünften enthalten ist. Diese haben allein enorme Summen erreicht[2]). Eine von dem Senate des Staates Minnesota im Jahre 1907 ernannte Kommission zur Untersuchung der Kapitalisierung von Eisenbahnen in Minnesota berichtete, daß diese Eisenbahnen mit ungefähr 400 Millionen Dollar oder mit ungefähr 50 000 Dollar

[1]) Villard kaufte die New Yorker „Evening Post"; sein Verfahren beim Erwerb dieser Zeitung bildete nicht nur eine Ausnahme, sondern einen starken Gegensatz zu dem von den andern Kapitalisten unabänderlich angewandten Verfahren, wenn sie Zeitungen erwarben. Er verzichtete auf jeden Einfluß auf die redaktionelle Politik jener Zeitung, indem er drei Bevollmächtigten die unbeschränkte Herrschaft in dieser Beziehung übertrug. Er benutzte die „Evening Post" niemals, um die Operationen in Wallstreet zu beeinflussen. In der Tat schrieb er ihr keine einzige Zeile ihrer Leitartikel vor. Anderseits kritisierten die Herausgeber manchmal freimütig seine Politik in Eisenbahnangelegenheiten. — Es mag hinzugefügt werden, daß (nach des Verfassers persönlicher Kenntnis) die New Yorker „Evening Post" sich konsequent geweigert hat, sich in ihren redaktionellen Äußerungen durch das Angebot oder die Entziehung regierungsseitiger, finanzieller und anderer Annoncen beeinflussen zu lassen. Sie hat ihre Richtung beibehalten trotz sehr schwerer, durch die Entziehung solcher Annoncen entstandener Verluste.

[2]) „The Heart of the Railroad Problem", Hampton's Magazine, May, 1909.

für die Meile kapitalisiert seien, während die tatsächliche Kapitalisation, bei einem durchschnittlichen Kostenaufwande von 27 000 Dollar für die Meile, 215 Millionen Dollar betragen sollte. Die Great Northern-Eisenbahn, der in Minnesota 2040 Meilen Strecke gehörten, war, wie die Kommission berichtete, sehr überkapitalisiert. Die Kommission erklärte, daß die Great Northern schätzungsweise einen jährlichen Gewinn von $16^1/_2$ Prozent gemacht habe, wenn man als Bau- und Unterhaltungskosten für die Meile 33 000 Dollar zugrunde legt[1]). Die Northern Pacific, die ebenfalls stark überkapitalisiert war, erzielte nach dem Bericht, wenn man 35 000 Dollar als Wert der Meile annimmt, einen jährlichen Gewinn von $12^1/_2$ Prozent[2]).

Eine von Hills neusten Börsenspekulationen führte zu einem Prozeß, indem er wegen groben Betrugs verklagt wurde. Am 22. Juli 1907 wurde bei dem County-Gerichtshof in St. Paul eine Klage von einem Aktionär Clarence A. Venner eingereicht, der behauptete, daß am 1. November 1900 Hill als Präsident der Great Northern-Eisenbahn und andere der Beamten und Direktoren einen Plan entworfen hätten, um vereint mit der Northern Pacific-Eisenbahn einen herrschenden Einfluß auf die Chikago-, Burlington- und Quincy-Eisenbahn zu erlangen. In der Klage wurde behauptet, daß Hill am 23. April 1901 von dem Direktorium beauftragt wurde, die Burlington mit 200 Dollar für den Anteilschein zu erwerben, und daß er dies im Verein mit der Northern Pacific vor dem 1. Januar 1902 tat, zu welchem Zwecke Neben-Trust-Obligationen von den beiden Eisenbahnen ausgegeben wurden.

In der Klage wurde weiter behauptet, daß Hill, der den Plan, die Burlington durch die Aktionäre der beiden Bahnen zu erwerben, kannte, in Verletzung seiner Pflicht als Beamter und Direktor der Great Northern, „die Angelegenheiten besagter Great Northern zu ihrem besten Vorteil ehrlich, fleißig, getreu und sorgfältig zu leiten, gewisse ungesetzliche, unrechte und betrügerische Pläne

[1]) Report of the Committee of the State Senate of Minnesota Appointed for the Purpose of Investigating the Value and Cost of Operation of the Railroads of the State of Minnesota, 14. [2]) Ebenda.

und Anschläge entwarf und unternahm, um für sich selbst persönlich, auf Kosten und zum Verlust und Schaden der Great Northern, einen großen Profit zu machen, indem er eine große Menge des Aktienkapitals der Chikago-, Burlington- und Quincy-Eisenbahngesellschaft persönlich kaufte und kaufen und zu seiner Verfügung halten ließ, welche Menge dann von den Great Northern- und Northern Pacific-Eisenbahngesellschaften zu viel höheren Preisen erworben wurde, als er selbst für die Aktien gezahlt hatte".

Venner behauptete in seiner Klage weiter, daß Hill bei dem Unternehmen einen persönlichen Gewinn von mehr als 10 Millionen Dollar hatte, und forderte Rechnungslegung. Wir sind nicht imstande, Hills Antwort oder das Resultat dieses Prozesses festzustellen[1]).

Man soll jedoch nicht annehmen, daß die Geschichte von Hills wiederholten, in gerichtlichen und andern Protokollen nacheinander enthüllten Taten seinem hohen Ansehen nur im geringsten geschadet hätte. Überallhin verbreiten seine Schmeichler bei der Presse noch immer laut ihre phantastischen, begeisterten Beschreibungen von ihm, wobei sie die wirklichen Mittel, durch welche er seinen großen Reichtum erwarb, immer sorgfältig unerwähnt lassen. Man hat viel von seiner Frömmigkeit geredet. Daß er zum Beispiel 500 000 Dollar zur Ausstattung einer römisch-katholischen Kathedrale in St. Paul hergegeben hat. Viel wird unaufhörlich über seine außerordentliche Rechtschaffenheit geschrieben, seinen „finanziellen Scharfsinn" und seine „Tugenden als Geschäftsmann". Wenn er spricht, wird er als ein wahres Orakel gepriesen, und mit

[1]) Es ist sehr häufig die Beschuldigung erhoben worden, daß in den ganzen Vereinigten Staaten oft Eisenbahnanwälte die richterlichen Entscheidungen in Eisenbahnprozessen ausfertigen. Viele solche eigentümliche Skandalaffären sind kürzlich ans Tageslicht gekommen. Erst kürzlich erhob die Anklagejury von Spokane, Washington, gegen den Richter M. J. Gordon, den früheren Rechtsbeistand der Great Northern-Eisenbahn für ihren westlichen Teil, Anklagen wegen Unterschlagung. Die Anklagejury beschuldigte gleichzeitig Hill und andere Beamte der Great-Northern-Eisenbahn, den Versuch gemacht zu haben, ihre Arbeit zu hemmen und die Anklage gegen Gordon zu hintertreiben, und sie erteilte ferner dem Richter Milo A. Root eine Rüge, weil er Gordon zur Zeit, als er Anwalt der Great Northern-Eisenbahn war, gestattet habe, in einem Prozeß mit dieser Eisenbahn ein Gutachten auszufertigen. Dieses Gutachten unterbreitete Richter Root als sein eigenes.

Recht, denn die Götter der gegenwärtigen Gesellschaft sind die „Geldgötter". Die Gesellschaft, die mit ungeheuren Kosten Kerker und Gefängnisse für die kleinen Verbrecher gebaut hat, errichtet Paläste für die großen Verbrecher und fährt fort, immer größeren Reichtum in ihre Truhen zu schütten und sie als Diktatoren zu preisen. Und wer kann die Magnaten tadeln, wenn sie das Volk, das sie so verehrt und das System, das sie hervorbringt und erhält, verspotten und strafen? Denn nicht sie, sondern das System sollte verantwortlich gemacht werden.

Harriman und die Standard Oil-Company

Umfassende Schlußfolgerungen wären hier verfrüht; es bliebe noch übrig, zu erzählen, wie Edward H. Harriman und vor allem die Standard Oil Company, für die er, wie man annimmt, in so ausgedehnter Weise tätig war, in den Besitz großer Eisenbahnnetze gelangten. Die Standard Oil-Oligarchie ist in der Tat der mächtigste Eisenbahnbesitzer von allen; viele jener Eisenbahnen, deren Anfangsstadium und Entwicklung hier beschrieben worden sind, gehören ihr oder stehen unter ihrer Herrschaft; ihr ist der endgültige Gewinn aus vielen jener ursprünglichen Betrügereien und Diebstähle zugeflossen, die zum Teil in diesem Buche geschildert worden sind. Aber der Umfang dieses Buches gestattet hier nicht die ausführliche Erzählung von Harrimans Laufbahn mit ihren Begleiterscheinungen enormer Betrügereien und heilsamer aufbauender Tätigkeit; noch weniger gestattet er die ausgedehnte Beschreibung davon, wie die Standard Oil Company mit einigen Ölraffinerien den Anfang machte und es fertig brachte, einen so großen Teil der Güter der Vereinigten Staaten, ihrer Eisenbahnen und anderes in Besitz zu nehmen. Diese Erzählung wird auf spätere Bände verschoben werden müssen, ebenso wie die Geschichte der großen Vermögen, die sich auf Staatsprivilegien, Bergwerke und Industrien gründen. Nur der Entwicklung des Reichtums von Andrew Carnegie und der Lage der Arbeiterschaft seien für die deutsche Ausgabe noch einige ergänzende Betrachtungen gewidmet.

Fünfzehntes Kapitel

DAS CARNEGIE-VERMÖGEN

Der große Philanthrop

In den Annalen des amerikanischen Kapitalismus gibt es kein bemerkenswerteres Beispiel von einem Multimillionär, der seinen Namen fortpflanzt und den Beifall der ganzen Welt gewinnt, indem er ungeahnte Summen für öffentliche Zwecke stiftet — als Andrew Carnegie. Noch vor wenigen Jahrzehnten sah man in der Stiftung von einer Million Dollar, oder auch eines Teiles davon, für wohltätige, religiöse oder erziehliche Zwecke durch einen Multimillionär eine Großtat. Mit der üblichen Phrase des Tages begrüßte man sie als „fürstliche Gabe" und pries den Stifter als freigebigen Philanthropen. Manche Leute sprachen freilich den Verdacht aus, er würde sich für seine Verschwendung schon schadlos halten, indem er die Preise für die Waren erhöhen oder dem Volke eine andere Form industrieller Besteuerung auferlegen würde. Aber diese zynische Haltung war weder üblich noch populär. Die Kreise, die von der Gunst und Güte der reichen Männer profitierten, waren ja gerade diejenigen, welche die öffentliche Meinung beherrschten. Kirchen, Universitäten, Verleger und Politiker waren dem Reichtum im großen Ganzen ebenso unterwürfig wie heutzutage.

Nun zeigte sich unwandelbar immer wieder dieselbe Erscheinung: wie rücksichtslos und brutal die Laufbahn des Multimillionärs auch gewesen war, durch was für fortlaufende Betrügereien und Räubereien er sein Vermögen auch erworben haben mochte — sobald er einen Bruchteil davon für philanthropische Zwecke weggab, durchlief sein Charakter, soweit das breite Publikum in Betracht kommt, eine vollständige Wandlung. Man bezeichnete ihn nicht länger als den gierigen Räuber; die Stimmen derer, die sein Siegeswagen zermalmt hatte, wurden von dem lauten Lobgeschrei übertönt, das seinen Wohltaten folgte. Seine

Opfer wurden begraben, und der Bericht von seinen Missetaten wurde obskuren Strafregistern anvertraut, die mehr und mehr in Vergessenheit gerieten. Die Bibliothek aber und das Hospital, die er gebaut, oder das Asyl und die Universität, die er gegründet oder beschenkt hatte, dauerten fort als sichtbare, bleibende Zeugnisse seiner philanthropischen Güte.

So war die soziale Absolution, so war der erbliche Glanz aristokratischer Gesinnung leicht zu gewinnen. Und gleichzeitig wurden weit größere Vorteile für die ganze Kapitalistenklasse erzielt: die Institutionen, die die Schenkungen der großen Kapitalisten annahmen, wurden dadurch der sozialen Ordnung, die diese großen Vermögen erzeugte, noch ergebener. Die direkten Schenkungen baren Geldes waren bindend genug; noch bindender aber waren die Schenkungen von Aktien und Anteilen, wodurch Kirchen, Universitäten und andere Institutionen interessierte Verteidiger des Systems wurden, das den „sicheren Papieren", aus denen ein so großer Teil ihres Einkommens floß, ihren Wert verlieh.

Die Philanthropie wurde für den amerikanischen Multimillionär eine fast obligatorische Mode. Es verbreitete sich die allgemeine Überzeugung und Erwartung, er müsse entweder bei Lebzeiten oder letztwillig große Summen verteilen. Daß er sich, wenn er es unterließ, allgemeine Verachtung zuzog, zeigte sich schlagend im Falle von Russell Sage, der von seinen hundert Millionen Dollar auch nicht einen Dollar für philanthropische Zwecke gab, was seine Witwe dann wieder gut machte, indem sie Millionen für die Erforschung der Ursachen der Armut aussetzte. Wenn man aber jeden aus der langen Reihe amerikanischer Multimillionäre, die erhebliche Summen gestiftet haben, einen großen Menschenfreund nennt — mit welchem Superlativ soll man dann erst Andrew Carnegie bezeichnen? John Jacob Astor und Kommodore Cornelius Vanderbilt gaben Hunderttausende, J. Pierpont Morgan und John D. Rockefeller viele Millionen. Carnegie aber hat seine 150 Millionen gestiftet — man rechnet in der Tat, daß er bis heute ungefähr 157 Millionen Dollar hergegeben habe —.

und das Ende dieser verblüffenden Ergüsse ist noch gar nicht abzusehen. Seit seinem ersten Auftreten auf dem Felde der Philanthropie hat die lumpige Stiftung von ein, zwei, fünf oder zehn Millionen Dollar aufgehört, Eindruck zu machen. Es gibt oft zehn oder fünfundzwanzig Millionen Dollar auf einmal weg.

Hat man je etwas gesehen, das diesem verschwenderischen, verblüffenden Ausstreuen von Dollars auch nur im entferntesten gleichkam? Andere amerikanische Multimillionäre haben ihre Freigebigkeit auf die Vereinigten Staaten beschränkt, so daß ihr Ruf an die nationalen Grenzpfähle gebunden ist. Carnegie aber ist der große internationale Stifter: in ganz Amerika und Europa bezeugen Gebäude und Einrichtungen, die seinen Namen tragen, den weiten Kreis, den seine Freigebigkeit sich gesteckt hat.

In diesen Tagen der tieferen Untersuchung von Ursache und Wirkung aber genügt es nicht, zu wissen, daß Carnegie ein großes Vermögen besitzt und daß er einen Teil dieses Vermögens mit so königlicher Verschwendung verteilt, daß er sich bereits eine geschichtliche Stellung als unübertroffener Wohltäter seines Zeitalters erkauft hat. Die brennende Frage, die Erklärung erheischt, ist die: wie es möglich ist, daß in einer Zeit, wo Tausende von Arbeitern in elender Armut dahinleben, dieser Mann seinen Reichtum erwerben konnte, einen so unermeßlichen Reichtum, daß selbst die Hingabe von einigen 200 Millionen Dollar ihm nichts Ernstliches anhaben konnte. Ihm fließt freilich, wie man schätzt, in jedem Jahre ein Einkommen von 25 Millionen Dollar zu. Aber während dieser unaufhörliche Strom von Gold in den Geldschrank eines einzigen Menschen fließt, der auch nur die Fähigkeit eines einzigen Menschen zu essen, zu trinken und zu schlafen hat, bekommen drei Viertel der erwachsenen Männer in den Industrien der Nordost- und der Nordzentral-Partie der Vereinigten Staaten augenblicklich weniger als 600 Dollar jährlichen Lohn; und dasselbe gilt von neunzehn Zwanzigstel der Frauen in diesen Industrien. Zehn und aber zehn Millionen Männer und Frauen sind nach einem Leben voll harter Arbeit und schwerer Entbehrung in Armut, ja im Elend

dahingestorben; Millionen von Männern, Frauen und Kindern fristen ihr Leben in äußerster Notdurft und sehen die paar Spargroschen, die sie haben, durch Arbeitslosigkeit, Krankheit oder Alter dahinschwinden. Große Scharen von Männern, die für Carnegie arbeiten, haben nach Jahren voll grausamen, aufreibenden Schuftens für sich und die Ihren nichts als Armut erschafft.

Hier liegt sicher ein Problem, das auch ein Problem bleibt, weil diejenigen, deren bezahlter Beruf es ist, diese abgründigen Kontraste zu übertünchen und Ergebenheit zu predigen, es einen Gemeinplatz nennen. Wie kommt es, daß dieser eine Mensch, namens Andrew Carnegie, in der Lage war, solche Berge von Reichtum zu seinem Privatbesitz aufzuhäufen! Wie erwarb der Handelsfürst, der Trustmagnat, der Eisenkönig, der „große Philanthrop" diesen Reichtum, und unter welchen Verhältnissen?

Die Laufbahn

Vor dreißig Jahren jedoch hatte Carnegie einen anderen Titel: er hieß damals der „Eisenmeister" — eine bloß ungefähre Bezeichnung; und doch, wenn man die Tatsachen prüft, ist sie nicht ganz vag. Er war nicht gerade Meister der Eisen- und Stahlindustrie, denn er hatte bedeutende Konkurrenten, aber seine Werke waren die größten, und daher bekam er seinen Namen. In diesem Namen „Eisenmeister" lag freilich mehr: er besagte eigentlich, daß er seine Laufbahn in der Produktion von Eisen oder Stahl begonnen hätte, daß er selber den Prozeß verbessert, Erfindungen gemacht, neue Methoden entdeckt und auch sonst jede Einzelheit gemeistert hätte. Das war aber bloß eine nützliche Fiktion, die vortrefflich zu der herrschenden Lehre stimmte, Reichtum käme von höherer Geschicklichkeit, tatsächlich aber keine andere Basis hatte, als daß Carnegie Meister der größten Stahl- und Eisenwerke Amerikas war. Wenn er nun, wie es doch der Fall war, die Fabrikation von Eisen und Stahl niemals regelrecht erlernt hatte und, als er zuerst finanziell daran interessiert wurde, weder vom Fabrikationsprozeß noch vom Handel das

geringste verstand —, wie war es möglich, daß er allmählich zu einer Höhe emporstieg, wo er Hauptbesitzer der enormen Stahlwerke und Diktator der Industrie war? Das wollen wir im folgenden erklären.

Schon um 1861 war Andrew Carnegie ein fleißiger und umsichtiger junger Geldmacher, wenn es auch nie genau aufgeklärt worden ist, durch welchen modus operandi er seine ersten zehntausend Dollar angesammelt hat. Er wurde 1835 zu Dumferline in Schottland geboren; sein Vater war ein Damastweber, der 1848 nach Amerika ging, weil daheim die Handarbeit durch Maschinenarbeit ersetzt wurde. Mit seiner Frau und zwei Söhnen ging der alte Carnegie nach Pittsburg und wohnte dort in einem kleinen Hinterhaus in jenem Stadtbezirk, der als „Slabtown" bekannt ist. Dort verdiente Vater Carnegie seinen Lebensunterhalt, indem er für den Vater von Henry Phipps, der nebenan wohnte, Schuhe knüpfte; die Mutter trug durch Wascharbeit im Hause etwas zum Verdienst bei. Andrew wurde im Alter von vierzehn Jahren als Laufbursche für ein Spulendrechselgeschäft in die Arbeit gesteckt und bekam drei Dollar Lohn wöchentlich. Ein Jahr später wurde er Telegraphenbote. Er erlernte das Telegraphieren und wurde Telegraphist; 1854 nahm ihn Thomas A. Scott, damals Oberintendant der Westlichen Abteilung der Pennsylvania-Eisenbahn, als Telegraphisten in seine Dienste. In den nächsten neun Jahren machte er im Geldverdienen rapide Fortschritte. Tausend andere junge Leute verdienten fleißig ihren Lohn als Telegraphisten, er aber war einer der wenigen, denen es auf geheimnisvolle Weise gelang, innerhalb weniger Jahre ein kleines Vermögen zusammenzubringen. Die Erklärung, er habe es von seinem Lohn erspart, ist weder von seinen Anbetern noch von ihm selber riskiert worden. Die übliche Erklärung ist die, er habe sich mit Hilfe von Scott, bei dem er sich beliebt zu machen wußte, gewisse Informationen verschafft und sich an verschiedenen einträglichen Geschäften beteiligt.

Über Scott muß einiges gesagt werden. Niemand verstand sich besser als er auf die Wirkung der Schmiergelder und der Bestechung von Beamten und Politikern,

wenn auch viele Kapitalisten ihn durch die Größe derartiger Manipulationen übertrafen. Beim Ausbruch des Bürgerkrieges war Kriegsminister der Politiker und Eisenbahnspekulant Simon Cameron, der die korrupte Staatsmaschine von Pennsylvanien beherrschte. Thomas A. Scott war inzwischen Vizepräsident der Pennsylvania-Eisenbahn — oder Pennsylvania-Zentralbahn, wie sie jetzt heißt — geworden. Er ernannte Andrew Carnegie zu seinem Assistenten, der die Militärtransporte und die Telegraphen der östlichen Eisenbahnen und Telegraphenlinien unter sich hatte.

Die Erpressungen und Betrügereien in den Kontrakten der Kriegsverwaltung waren ein derartiger Skandal, daß das Abgeordnetenhaus eine besondere Untersuchungskommission dafür ernannte. Diese Kommission erbrachte eine Menge Beweise für ein weites System von Betrug, Bestechung und Erpressung im Ankauf und in der Beaufsichtigung von Proviant, Zelten, Waffen und Munition, Kleidern, Decken und anderen Heeresartikeln, wovon vieles minderwertig, verfälscht oder wertlos befunden wurde. Hier soll nur auf eine Seite des Kommissionsberichtes eingegangen werden — auf den Teil, der von den ungeheuerlichen Anklagen handelt, die man gegen die Eisenbahnen wegen der Beförderung der Truppen und des Proviants erhob.

Die Kommission berichtete, unter dem Regime von Cameron und Scott hätten die Eisenbahnen 33 bis 50 Prozent mehr an Frachtgebühren erpreßt, als sie Privatleuten berechneten; seit Scotts Ernennung hätten die Profite der Eisenbahnen sich jährlich verdoppelt oder wären enorm gestiegen, bei einer einzigen Bahn, der Pennsylvania-Zentralbahn, seien sie 1862 um 1 350 237 Dollar höher gewesen als im Jahre zuvor. Bei der Beförderung der Regimenter sei die Bestechung der Quartiermeister zugunsten gewisser Linien durchaus üblich gewesen.

Da gewisse schmeichelnde „Biographien“ bei der Darstellung von Carnegies Tätigkeit als Eisenbahn-Militäragent während des Bürgerkrieges behaupten (ohne sich um die Tatsachen zu kümmern), „in dieser Kriegsverwaltung gab

es keine Klage und keinen Skandal" (z. B. in Band 3 der Encyclopedia Americana), so wird es gut sein, hier ein wenig auf die Tatsachen einzugehen.

Am 7. Februar 1862 berichtete der Abgeordnete Charles H. van Wyck, der Vorsitzende der Untersuchungskommission, über einige der aufgedeckten Schwindeleien. Er erzählte, wie eine Firma einen Kontrakt auf Lieferung von Vieh für die Armee erhalten und sofort an eine Gruppe von Spekulanten verkauft hätte, von denen zwei zu den Eisenbahnlieferanten und zu den Freunden Camerons gehörten. Diese Clique machte sofort einen Profit von 32 000 Dollar auf 2000 Stück Vieh. Er gab noch weitere Beispiele. „Die Obersten stecken mit den Lieferanten unter einer Decke, vergeben die Aufträge an Günstlinge, kaufen Artikel und lassen falsche Rechnungen ausstellen." „Eine weitere Unverschämtheit," so fuhr er fort, „war es, dem Kriegsministerium zwei Cent pro Meile für Truppentransporte und ansehnliche Preise für Gepäck und Pferde anzurechnen." Die Profite waren so enorm, daß die Eisenbahngesellschaften im Westen 1500 bis 2500 Dollar an fast jedes Regiment bezahlten für das Recht, es zu befördern. „Es ist doch seltsam," sagt von Wyck ironisch, „daß der Kriegsminister (Cameron), der doch selbst durch lange Erfahrung und Beobachtung mit dem Eisenbahnwesen vertraut ist und sich eines mit Eisenbahnen vertrauten Freundes erfreut (Scott), den Eisenbahngesellschaften solche Summen bewilligte, daß sie für die Erlangung der Truppentransporte Tausende vergeuden konnten. Züge, die nicht so schnell gingen und oft nicht bessere Wagen hatten als Auswandererzüge, berechneten sie doppelt so hoch! Wußte Cameron nicht, daß jeder Passagier auf acht Pfund Gepäck Anspruch hatte? Aber das Gepäck, das mit den Truppen befördert wurde, ist noch extra berechnet worden." Nachdem er noch weitere Einzelheiten angeführt hatte, erklärte van Wyck: „Die Piraten, die den Ozean unsicher machen, verdienen den Abscheu der Menschheit nicht mehr als die Bande, die sich auf dem Lande von dem Schweiß der Armen und dem Blut der Tapferen mästet."

William G. Holman, ein anderes Mitglied der Unter-

suchungskommission, lieferte am 29. April 1862 weitere Einzelheiten. „Der Präsident der Nördlichen Zentralbahn," sagte er, „ist der Schwager von Simon Cameron, und Vizepräsident der Gesellschaft ist sein Sohn. William Colder, der größte Pferdelieferant der Regierung, gehört der Bankfirma Cameron, Colder, Ely & Co. an, von der auch Cameron Mitglied war und welche Gelder in Höhe von 800 000 Dollar beschaffte, um die Lieferung auszuführen, die Simon Camerons Heeresverwaltung seinen Kompagnons gesichert hatte." So bestand eine wundervolle Verbindung zwischen den Eisenbahnen von Pennsylvanien und der Heeresverwaltung; Scott bekam sein Gehalt von der Pennsylvaniabahn und gleichzeitig sein Gehalt von der Regierung als Superintendant des Transportwesens und als Kriegsminister. „Diese Beschäftigung von Thomas A. Scott hat die Regierung Hunderttausende, ja Millionen Dollar gekostet." Und Carnegie war Scotts hilfreicher Agent.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß Andrew Carnegie während des Bürgerkrieges (unter anderen Geschäftsprojekten) finanziell an einem Projekt beteiligt war, im Feldlager Marketendergeschäfte zu errichten, und weiterhin an einem Konzern zur Lieferung von Kavalleriepferden an die Regierung. Beide Unternehmungen warfen, wie wir gesehen haben, lockende, ja exorbitante Profite ab. Doch die näheren Umstände der Beziehungen Carnegies zu diesen Projekten sind in Dunkel gehüllt, und die benutzbaren Berichte werfen kein Licht auf diesen Punkt: es war bei den Spekulanten und Lieferanten durchaus üblich, sich heimlich an Projekten zu beteiligen, bei denen ihre Namen niemals offen auftauchten.

Gerade in diesen Jahren, 1861—1862, als er die militärischen Geschäfte der Eisenbahnen und Telegraphenlinien leitete, bereitete Andrew Carnegie sich auf seine Rolle als künftiger Kapitalist vor. Er selbst hat seinen ersten Kapitalbesitz damit erklären wollen, daß er sagte, er habe ihn von Banken geliehen. Es ist aber bezeichnend, daß er und seine Biographen es direkt vermeiden, diesen Teil seiner Laufbahn zu Anfang des Bürgerkrieges zu beschreiben

und auf die verblüffenden Enthüllungen der Untersuchungskommission von 1862 einzugehen. Sogar Herr James H. Bridge, der zu jener Zeit sein Privatsekretär war und der sich in seinem Buche über die Entwicklung der Carnegie-Werke durchaus anständig zeigt, scheint von den Beziehungen zwischen Scott und Carnegie während des Bürgerkrieges und von dem Kommissionsbericht von 1862 keine Ahnung zu haben. Die Kommission konstatiert im besonderen, daß die Tabelle der Frachtgebühren, die den Eisenbahnen so enorme Profite zuwies, von Scott festgesetzt worden war, und fügte hinzu, diese vielen Millionen Dollar, die der Regierung so auf schwindelhafte Weise abgenommen wurden, wären „aus dem geplünderten Staatsschatz der Vereinigten Staaten gekommen, zu einer Zeit, wo die Arbeitskraft und die Geldquellen bis zum Äußersten besteuert werden mußten, um den Krieg weiterführen zu können". Carnegie bekleidete eine wichtige Inspektionsstelle bei diesen Transporten, und es kann ihm nicht verborgen geblieben sein, was für Riesenschwindeleien zum Besten seiner Brotherrin, der Pennsylvania-Eisenbahn, mit der er bis 1865 in Verbindung geblieben ist, begangen wurden.

Ohne Kenntnis von diesen wichtigen Transaktionen erklärt Bridge die ersten Kapitalanhäufungen Carnegies damit, daß er sagt, Carnegie habe vor 1863 in verschiedenen außerhalb liegenden Unternehmungen mit Hilfe seines Chefs, Herrn Scotts, oft „Geld gemacht". Bevor wir auf diese „Unternehmungen" eingehen, wird es gut sein, noch einen Blick auf Scotts Manipulationen zu werfen.

Es war derselbe Scott, der so hervorragend tätig war als Mitglied einer Gruppe amerikanischer und kanadischer Kapitalisten, die 1873 den Plan faßten, sich von der Regierung Kanadas auf korrupte Weise eine Gerechtsame und eine große Beihilfe an Geld und Grund und Boden im Umfang von fünfzig Millionen Morgen zum Bau der Kanadischen-Pacific-Eisenbahn zu sichern. In dem Skandal und der Untersuchung, die den Fall der Regierung Sir John A. Macdonalds herbeiführte, gab Sir Hugh Allan, das Oberhaupt der amerikanisch-kanadischen Kapitalistengruppe,

zu, daß er insgesamt 350 000 Dollar zur schwindelhaften Wahl der Mitglieder jener Regierung beigesteuert hatte.

Es war derselbe Scott, der als Direktor der Union-Pacific und der Kansas-Pacific-Bahn mit Jay Gould, Sydney Dillon und anderen Kapitalisten zur selben Zeit assoziiert war, als sie die gigantischen Schwindeleien verübten, die ich erzählt habe. Für die Durchbringung der Nachtragsakte des Kongresses vom Juli 1864 haben die Männer von der Union-Pacific-Bahn 436 000 Dollar an Bestechungsgeldern und Honoraren verteilt, um sich von der Regierung eine Beihilfe von 16 000 bis 48 000 Dollar pro Meile und eine Bewilligung von Grund und Boden im Umfang von zwölf Millionen Morgen zu sichern; und diese Bestechungen waren nur der Anfang einer langen Reihe von Schwindeleien und Schmiergeldern, nachdem Jay Gould ans Ruder gekommen war.

Es war derselbe Scott, der 1876 als Haupt einer Kapitalistengruppe mit dem Eisenbahnmagnaten Collis P. Huntington einen wütenden Konkurrenzkampf kämpfte, indem er den Kongreß mit reichlichen Summen bestach, um im Südwesten ein Transportmonopol zu erhalten. Scott beherrschte die Texas- und Pacific-Eisenbahn, Huntington die Southern Pacific-Bahn. Die Einzelheiten dieses Kampfes sind in dem Kapitel über das „Pacific-Quartett" erzählt.

In den rutinierten Biographien von Andrew Carnegie ist von seiner Tätigkeit als Superrevisor der Truppen- und Proviantransporte keine Rede, und auch die wichtige Tatsache wird nicht erwähnt, daß er diese Tätigkeit genau zu derselben Zeit ausübte, als er bei Gesellschaften wie der Woodruff-Schlafwagengesellschaft, der Columbia-Ölgesellschaft und anderen Konzernen Teilhaber wurde. Bridge versichert, Carnegie habe seine Anteile an diesen beiden Gesellschaften von Scott als Gratifikation erhalten, sagt aber nicht, für welche Dienste. Ein anderer Bericht sagt, Carnegie habe den Erfinder Woodruff bei Scott eingeführt und so den Anstoß zur Gründung der Woodruff-Schlafwagengesellschaft gegeben.

Was die Columbia-Ölgesellschaft betrifft, so wird gleich-

falls behauptet, Carnegie habe Scott und J. Edgar Thompson, den Superintendanten der Pennsylvania-Bahn, veranlaßt, mit ihm für 40 000 Dollar die Storey-Farm an der Ölbucht in Pennsylvanien zu kaufen, wo Petroleum gefunden worden war. In der Folge hätten die Aktien der Gesellschaft einen Gesamtwert von 5 Millionen Dollar gehabt, und in einem Jahre hätte sich die Bardividende auf mehr als 1 Million Dollar belaufen. Diese Gesellschaft produzierte freilich Öl und besaß eine Raffinerie zu Bayonne in New-Jersey, aber ihre großen Profite scheint sie mehr mit schwindelhaften Spekulationen als anderswie erzielt zu haben. Nach einer Entscheidung des Kammergerichts von Pennsylvanien vom Jahre 1865 mißbrauchten die Gründer und Direktoren der Gesellschaft, die mit 10 000 Anteilen gegründet worden war, das Kapital zu Spekulationen. Einer der Aktionäre, Coleman, reichte Klage ein wegen Unterschlagung seines Anteils, das Kammergericht von Pennsylvanien wies seine Klage jedoch ab mit der Begründung, er habe selber an dem Schwindel teilgenommen. Die Columbia-Ölgesellschaft ist lange als tote Gesellschaft geführt worden.

Eine bezeichnende Geschichte über Carnegies Methoden zu dieser Zeit wird uns von Bridge erzählt. Carnegie habe sich unter vielen Freundschaftsbeteuerungen „gütigst herbeigelassen", an Thomas N. Miller einige Anteile der Columbia-Ölgesellschaft „zum Selbstkostenpreis" zu verkaufen, und zwar betrug dieser Selbstkostenpreis 6,37½ Dollar pro Anteil. Später glaubte Miller Grund zu der Meinung zu haben, Carnegie habe ihn erheblich übers Ohr gehauen. Die Gewißheit bekam er freilich erst viel später — 1896, als er in den Besitz der alten Bücher der Columbia-Ölgesellschaft gelangte und im Protokoll der Gesellschaft einen Bericht darüber fand, daß Andrew Carnegie unter Protest der andern Aktionäre die Anteile für je zwei Dollar gekauft hatte.

Diese drei Jahre des Bürgerkrieges — 1861 bis 1863 — waren sicherlich einträgliche Zeiten für Andrew Carnegie. Außer den bereits erwähnten Unternehmungen steckte er tief in einer Anzahl anderer kapitalistischer Projekte. Dazu gehörte der Plan einer Telegraphenlinie längs der Pennsyl-

vania-Bahn, einer Eisenbahnbau- und einer Brückenbau-Gesellschaft. Ferner die Entenbucht-Ölgesellschaft, die Birmingham-Pferdebahn, die Pittsburger Entkörnungsgesellschaft, die Dritte Nationalbank von Pittsburg, die Dutton-Ölgesellschaft, die Bürger-Eisenbahn und eine ganze Liste anderer Unternehmungen.

Um 1863 war Carnegie zu Scotts früherer Stellung als lokaler Superintendant der Pennsylvania-Bahn zu Pittsburg befördert worden. Sein um neun Jahre jüngerer Bruder, Thomas M. Carnegie, war sein Assistent.

Carnegies Kompagnons

Carnegie war achtundzwanzig Jahre alt, als er zuerst mit der Eisenbahnindustrie in Verbindung kam. Diese Verbindung war eine rein zufällige und schrieb sich lediglich von einer Geldsumme her, die er in einem kritischen Augenblick in das Geschäft zu legen imstande war. Im Jahre 1858 hatten Andrew und Anton Kloman, zwei Brüder, die aus Treves in Preußen eingewandert waren, zu Girtys Run in Duquesne, einem Marktflecken Pennsylvaniens, eine kleine Schmiede errichtet, ein primitives Unternehmen mit einer kleinen Maschine und einem hölzernen Hammer, das als Spezialität aus Ramaßeisen Radachsen herstellte und an Eisenbahnen und Wagenbauer verkaufte.

Eine der Eisenbahnen, die von den Brüdern Kloman kaufte, war die Pittsburg-, Fort Wayne- und Chikago-Bahn, die jetzt einen wesentlichen Teil der Pennsylvania-Bahn bildet. Der Angestellte, der den Kauf besorgte, war Thomas N. Miller, ein junger Mann von vierundzwanzig Jahren, der die Bedeutung des Geldverdienens sehr wohl einsah und gegen die üblichen Methoden keineswegs allzu empfindlich war.

Das wachsende Geschäft der Klomans erforderte 1859 eine Kapitalserhöhung, und Andrew Kloman verfiel auf eine glänzende Idee. An wen konnte man sich besser wenden als an Miller? Konnte man Miller dazu bewegen, 1600 Dollar gegen ein Drittel der Anteile in den Eisenwerken anzulegen, so hieß das, daß Miller als Einkäufer einer großen Eisenbahn

natürlich größere Aufträge für die Werke sammeln würde, an denen er beteiligt war. Obgleich alle, oder fast alle Hauptbeamten der Eisenbahn sich in ähnlicher Weise bemühten, Anteile von den Firmen oder Gesellschaften zu bekommen, von denen sie als Eisenbahnbeamte kauften, soll Miller Zweifel geäußert haben, ob er dasselbe tun dürfe. Er war eben noch sehr jung und sehr schüchtern. Endlich aber verfiel er doch auf einen Ausweg, durch den er um den delikaten Punkt herumkam: er habe, sagte er, einen Freund, Henry Phipps, der als nomineller Teilhaber fungieren könne. Phipps war damals gerade zwanzig und jagte eifrig nach Geld. Sein Vater war ein Schuhmacher und versuchte vergebens, 1600 Dollar aufzutreiben. Jedenfalls streckte Miller schließlich die ganze Summe vor unter der Abmachung, Phipps solle ihm die Hälfte des Kapitals von seinen Profiten zurückzahlen und dafür die Hälfte der Zinsen einstecken. Soweit Miller in Betracht kam, schützte er sich vor einer peinlichen Untersuchung, indem er seinen Anteil auf Phipps' Namen eintragen ließ.

Mit Millers Geld und seinen Beziehungen dehnte das Geschäft der Gebrüder Kloman sich aus. Sie stellten einen weiteren Hammer ein, der sehr gebraucht wurde, denn Miller brachte Aufträge von seiner Eisenbahn in Hülle und Fülle und empfahl die Klomans bei verschiedenen Wagenbaufirmen: eine Empfehlung, auf die man etwas geben mußte.

Nun brach der Bürgerkrieg aus, und damit begann eine wahnsinnige Nachfrage nach Munition, Munitionswagen und anderen Ausrüstungsgegenständen und schleuniger Beförderung derselben. Aufträge von den Eisenbahnen strömten nur so herbei, und der Verkaufspreis von Radachsen sprang von zwei auf zwölf Cent das Pfund. Noch größere Profite warfen die Lieferungskontrakte mit der Regierung ab. Die dringende Notwendigkeit, eine plötzlich geschaffene Armee und Flotte zu bewaffnen und auszurüsten, erforderte die allergrößte Hast in der Vergebung großer Aufträge. Exorbitante Preise wurden verlangt und gezahlt; gerade während des Bürgerkrieges wurden die kolossalsten Bestechungen ausgeführt, wodurch sich sowohl

die Lieferanten wie auch die Regierungsbeamten, die sich diese Erpressungen gefallen ließen, enorm bereicherten. Die Gebrüder Kloman gaben die Achsenfabrikation auf und konzentrierten sich auf die Regierungsaufträge.

Von einem Teil der Profite, die auf diese Weise herbeiströmten, bauten sie ein neues Eisenwalzwerk an der 29. Straße in Pittsburg, auf einem Grundstück, das sie für jährlich 324 Dollar auf zwanzig Jahre mieteten, und erhöhten das Kapital auf 80 000 Dollar. Die Einnahmen einer Walzmühle waren damals enorm; zwischen 1860 und 1864 stieg der Preis für gewalztes Eisen von 58 Dollar auf 146 Dollar die Tonne, obgleich der Preis des Roheisens nur von 22 Dollar auf 59 Dollar die Tonne stieg. Um 1863 hatte Miller genug Geld beisammen, um Anton Kloman seinen Anteil für 20 000 Dollar abkaufen zu können. Diese Zession beunruhigte seinen Bruder Andrew, weil er glaubte, es seien Pläne im Gange, ihn gleichfalls auszukaufen.

Nun entstand ein Streit zwischen Miller, Andrew Kloman und Phipps, von denen jeder den anderen stark verdächtigte, er wolle ihn übervorteilen. Anscheinend hatte Phipps auf Millers Anregung einen Anteil ihres gemeinsamen Guthabens an einen beiderseitigen Freund, William Cowley, für 8500 Dollar verkauft. Cowley war in der Armee an Typhus gestorben, worauf Miller den Anteil Cowleys aus dessen Nachlaß zurückgekauft hatte. Darüber ärgerten sich sowohl Kloman wie Phipps, und Kloman verdächtigte auch den Phipps. Die Streitigkeiten wurden so bösartig, daß man eine Art Schiedsrichter anrief, um die Sache wieder einzurenken.

Man wählte Carnegie. Dieser kam und lenkte die Sache allmählich so, daß er einen Teilhaber nach dem anderen vollständig hinaus- oder in den Hintergrund drängte und sich zum Herrn der Anlagen machte, die sich zu der ungeheuren Stahlfabrik und großenteils zu dem Stahltrust der späteren Tage entwickelten.

Als Schiedsrichter war er offenbar deshalb angerufen worden, weil er sowohl mit Miller als mit Phipps befreundet war. Er hatte in der Tat zu einer Gruppe ehrgeiziger junger Leute gehört, die aus Miller, John Phipps (dem Bruder von

Henry Phipps) und Cowley bestand und mit einer anderen Gruppe aus Henry Phipps, Thomas Carnegie (dem Bruder Andrews), Henry W. Oliver und gewissen anderen liiert war, lauter strebsamen Jünglingen, die schnell Geld machen wollten, die Intrigen des Geschäftslebens noch nicht so kannten und daher anfangs ein gewisses Vertrauen ineinander hatten. Daher wurde Andrew Carnegie als Freund der Streitenden gebeten, den Streit in freundschaftlicher Weise zu schlichten.

Carnegie selbst hat freilich am 10. und 11. Januar 1912 als Zeuge vor der (Stanley-)Kongreßkommission, die den Stahltrust untersuchen sollte, eine andere Darstellung seiner frühen Laufbahn gegeben. Er sagte, er sei mit der Eisenbranche zuerst im Jahre 1861 in Verbindung getreten, als er sich mit einer Firma, namens Miller & Small, assoziierte, und 1862 habe er von der Pittsburger Nationalbank 1500 Dollar geliehen, um sie als Teilhaber bei der „Schlußstein-Brückengesellschaft" anzulegen, was fünf oder sechs seiner Bekannten auch getan hätten. „1863 bauten wir in Pittsburg ein weiteres Werk, und 1864 war ich einer der Gründer der ‚Edelerz-Mühle und Schmelzanlage'. 1866 bauten wir die Lokomotivenwerke in Pittsburg und 1867 nahmen wir zwei weitere Walzwerke in Pittsburg hinzu. Das war der Anfang des Carnegie-Stahltrustes." Er bezeugte ferner, er und seine Gesellschafter hätten damals sehr wenig Kapital gehabt: „zu verschiedenen Zeiten legten wir jeder 20 000 oder 30 000 Dollar ein". Aber in Einem Atem damit fügte er hinzu, allein die Edelerz-Mühle habe damals oder etwas später 500 000 Dollar Kapital gehabt.

Wo und wie er, ein junger Mann von 26 Jahren, noch in Diensten der Pennsylvania-Bahn, es fertig brachte, das Kapital aufzutreiben, das ihn instand setzte, sich zu solch einem Kapitalisten auszudehnen, das zu erklären hütete er sich wohl, und die bedachtsame Kommission hütete sich ebenso sorgfältig, ihn allzu angelegentlich danach zu fragen. Es ist jedenfalls Tatsache, daß sein Zeugnis voller Erinnerungsfehler ist, wie wir wohlwollend sagen wollen. Er ist erst 1863 in die Eisenbranche eingetreten, und die „Schlußstein-Brückengesellschaft" kann er nicht gut 1862 ge-

gründet haben, da sie erst im April 1865 ins Leben gerufen worden ist.

Es waren nicht bloß die sogenannten Tatsachen, die er angab, zum großen Teil erdichtet, sondern es waren auch gerade die Einzelheiten, die er ausließ, das eigentlich Wichtige. Nachdem ein einziger Mensch 420 bis 500 Millionen Dollar angesammelt hat, ist es dringend wünschenswert, zu wissen, wie dieses Vermögen entstanden ist. Aber gerade hier haben sich Vorgänge abgespielt, die der Magnat nicht enthüllen und nicht enthüllt haben möchte; nachdem er, im Besitze eines riesigen Privatvermögens, ein ehrwürdiges Alter erreicht hat, liegt es in seinem Interesse und in seiner Eitelkeit, es als durch ehrliche Methoden und überlegene Geschicklichkeit erworben hinzustellen. Verlangt aber jemand einen weiteren Beweis für die Wertlosigkeit von Carnegies eigenem Bericht, so brauchen wir bloß darauf hinzuweisen, daß er im Laufe seiner Aussage vor der Untersuchungskommission ernsthaft behauptete, er habe keine Ahnung von dem Inhalt des Shermanschen Anti-Trustgesetzes von 1892 gehabt. Also von dem wichtigsten Handelsgesetz der Vereinigten Staaten, das Kombinationen jeder Art zur Beschränkung des Handels verbietet und das sogar die Füchse auf unseren Handelshochschulen kennen, behauptete Carnegie, ein Multimillionär und Besitzer von Stahlwerken, Minen und Eisenbahnen, er habe zwar „von seiner Annahme gehört", habe aber geglaubt, es beziehe sich nur auf Eisenbahnen! Die Juristen der Carnegie-Stahlgesellschaft, so erklärte er feierlich, hätten ihm niemals gesagt, daß es seinen eigenen Handel beträfe! Wir weisen auf diese Tatsache hin, nur um zu zeigen, wie lächerlich seine Aussage war.

Um aber den Faden unserer Erzählung wieder aufzunehmen: Als Carnegie von Kloman, Miller und Phipps gebeten wurde, ihre Streitigkeiten zu schlichten, erzeugte sein Dazwischentreten nur neuen Zwist, und nach Bridge entschied er dahin, Miller sei als Hauptursache der Uneinigkeit auszuschließen. Unterm 1. September 1863 wurde zwischen den Teilhabern eine neue Vereinbarung getroffen, wonach Miller als Sonderteilhaber mit einem Sechstel an

der neuen, auf den Namen Kloman und Phipps lautenden Gesellschaft beteiligt war; der Vertrag enthielt eine Klausel, die Miller unter Protest unterzeichnete, wonach seine Teilhaberschaft mit einer Frist von sechzig Tagen gekündigt werden konnte.

Nur wenige Monate später zeigte sich die wahre Bedeutung dieser Klausel: ihm wurde gekündigt, er hatte sich in einer gesetzlichen Schlinge gefangen und konnte, da er den Vertrag unterzeichnet hatte, nichts tun, als vergeblich protestieren. Es stellte sich heraus, daß der Friedensengel bei dieser Abmachung zur Austreibung Millers geschickt intrigiert hatte, um sich selbst als Teilhaber in das Unternehmen hineinzuschmuggeln. Er tat es nicht direkt: er lieh seinem Bruder Thomas M. Carnegie die nötigen Gelder, damit er als Teilhaber eintreten könne, und kalkulierte, wie er seinerzeit selbst zugab, daß bei Millers Ausscheiden die Hälfte seines Anteils an der Eisenschmelze auf Thomas M. Carnegie überschrieben würde. Miller konnte nichts dagegen tun.

Auf diese Art erzwangen die Brüder Carnegie ihren Eintritt in die Eisenindustrie. Keiner von beiden war in dieser Branche in die Lehre gegangen; keiner von beiden hatte die geringsten technischen oder sonstigen Kenntnisse vom Prozeß der Eisenbereitung. Die Geschicklichkeit Andrew Carnegies zeigte sich lediglich in seiner Funktion als „Friedensstifter", indem er die Zwistigkeiten der Teilhaber untereinander zu seinem Vorteil auszunutzen wußte. Bei einer derartigen Sachlage war es für ihn verhältnismäßig leicht, aus der Eifersucht und Geldgier der anderen zu profitieren, besonders da er über das zu erfolgreichen Eisenunternehmungen nötige Kapital verfügte. Seine Verbindungen mit dem Eisenbahnwesen und ähnlichen Geschäftszweigen sowie seine Stellung als Beamter setzten ihn instand, eine große Ausdehnung der Eisenindustrie vorauszusehen. Er erkannte, wie diese Ausdehnung sich auf höchst vorteilhafte Weise in Geld umsetzen ließ, wenn man die interessierten hohen Eisenbahnbeamten als „stille Teilhaber" ins Geschäft aufnahm und sich von ihnen Aufträge besorgen ließ, an deren Ausführung sie einen pekuniären

Anteil hatten. Alles das erkannte er klar. Es wirft gewiß ein helles Licht auf Carnegies Geschicklichkeit oder auf Millers Mangel an Einsicht, wenn dieser nach seinem Hinauswurf sich mit Carnegie und anderen zur Gründung der Zyklopen-Eisenmühlen zu Pittsburg in der 33. Straße zusammentat, um mit Kloman-Phipps zu konkurrieren. Wir können daraus schließen, daß Carnegie die verschiedenen Schritte, die zu Millers Hinauswurf aus den Kloman-Werken führten, so umsichtig getan hatte, daß Miller die Kunstgriffe Carnegies immer noch nicht durchschaute. Nicht weniger erbaulich als Symptom für die Geschäftsmethoden jener Zeit ist die Tatsache, daß Carnegie ein Konkurrenzunternehmen gegen die Klomanschen Städtischen Eisenschmieden gründete, bei denen er selbst „stiller" Teilhaber war. Wie wir aber sehen werden, führte Carnegie dabei einen kühnen und offenbar wohlbedachten Plan aus.

Es sollte die Zeit kommen, wo er, der ursprünglich nur als erbetener Schiedsrichter auf der Bildfläche erschienen war, die volle Herrschaft über die ganze Eisen- und Stahlindustrie im Pittsburger Distrikt erlangte. Er besaß eine bemerkenswerte Gabe, die wärmste Freundschaft und Hochachtung für Leute zu beteuern, auf deren Kosten er in demselben Augenblick seine eigenen Interessen durchsetzte. Das allein aber hätte nicht genügt. Er verstand es auch, sich vor allem der Hilfe des Gesetzes zu bedienen, d. h. gesetzlicher Abmachungen und Verträge, die er so raffiniert abfaßte, daß der arme Teilhaber oder Erfinder nachher gewöhnlich erkannte, er könne gesetzlich gegen Carnegie nichts machen, da er sich durch den Vertrag, den er so vertrauensselig unterzeichnete, die Hände gebunden hatte. Gewöhnliche Juristen genügten für Carnegie nicht; er brauchte mit allen Hunden Gehetzte, und der beste Beweis für ihre Geschicklichkeit ist die Tatsache, daß selten jemand gegen Carnegie einen Prozeß riskierte. Ein Teilhaber nach dem anderen verließ ihn unfreiwillig und voller Wut und Groll, aber die Prozeßberichte wird man vergebens nach Klagen durchsuchen — bis auf ein oder zwei Fälle, auf die wir sogleich eingehen wollen. Was Thomas M. Carnegie betrifft, so war er ein Mann, der keinerlei überwältigende

finanzielle Fähigkeiten besaß, wohl aber eine außerordentlich überzeugende Art und Weise, die mit jedem Einwand fertig wurde. Die Brüder ergänzten einander vortrefflich.

Den Zyklopen-Werken ging es schlecht; da sie niemand hatten, der etwas vom Eisenwesen verstand, konnten sie mit den Städtischen Eisenschmieden nicht wirksam konkurrieren. Weder Miller noch Andrew Carnegie konnten sie erfolgreich leiten; keiner von beiden hatte die geringste mechanische Fertigkeit. Da es mit der Mühle schnell bergab ging, erhob sich die dringende Frage, wie man sie loswerden könnte.

Das erreichte man bald durch eine Verschmelzung, die so trefflich eingefädelt wurde, daß sie Andrew Carnegie in seinem Ehrgeiz, eine beherrschende Stellung für sich zu erreichen, einen Schritt weiter brachte.

Thomas M. Carnegie redete in seiner einschmeichelnden Weise so lange auf Kloman und Phipps ein, bis sie sich zu einer Verschmelzung der Zyklopen-Eisenwerke mit ihrem eigenen Unternehmen verstanden; sein Hauptargument war die Notwendigkeit einer Kapitalserhöhung, und nicht minder schlagend war seine Versicherung, Andrew Carnegie wäre bereit, 50 000 Dollar zur Verteilung an die Teilhaber der Kloman-Werke vorzustrecken.

Es wurde ein Vertrag abgeschlossen, wonach eine neue Gesellschaft, die „Union-Eisenmühlen-Gesellschaft", gegründet werden sollte, welche die Städtischen Eisenschmieden mit 150 000 Dollar und die Zyklopen-Eisenwerke mit 50 000 Dollar übernehmen und 500 000 Dollar Kapital besitzen sollte. Für die Einhändigung der Zyklopen-Eisenwerke sollten Andrew Carnegie, Miller und andere aus ihrer Gruppe etwas weniger als die Hälfte der Anteile an der neuen Gesellschaft bekommen, und Kloman sollte Leiter der Gesellschaft bleiben. Das war der Inhalt des Vertrages vom 1. Mai 1865.

Um diese Zeit war der Bürgerkrieg vorbei, und damit begann für die Eisenbahnen und ähnliche Unternehmungen eine glänzende Periode. Die Eisenbahnen im Süden, die von den Truppen der Union zerstört worden waren, mußten wieder aufgebaut werden; in den weiten Territorien west-

lich des Mississippi wurden große transkontinentale Eisenbahnen projektiert und zur Ausführung gebracht. Durch diesen Antrieb fielen den Eisenleuten mehr als große Aufträge für Eisenbahnartikel zu. Obgleich eiserne Brücken eine keineswegs neue Erfindung waren, hatte man die Eisenbahnen mit solcher Eile und Geldgier erbaut, daß es viele Holzbrücken gab, die häufige und schwere Unfälle im Gefolge hatten. Die Eisenbahnkapitalisten sahen jetzt ein, daß eiserne Brücken wegen ihrer Dauerhaftigkeit sich zu guter Letzt doch mehr rentierten — eine Einsicht, die ihnen nicht so sehr aus dem Verlust an Menschenleben kam, als aus dem Skandal, der darauf folgte, und aus dem Untergang rollenden Materials.

Es gab in Pittsburg eine Eisenbrückenfirma namens Piper & Schiffler. Einen Monat vor Gründung der Union-Eisenmühlen hatte Carnegie auch bei der Gründung einer „Schlußstein-Brückengesellschaft" zur Übernahme der Werke von Piper & Schiffler eine wichtige Rolle gespielt. Das war ein äußerst vorteilhaftes Geschäft. Die Schlußstein-Brückengesellschaft kaufte alles Material von den Union-Eisenmühlen, deren Verdienste enorm in die Höhe gingen. Andrew Carnegie war dabei mehr Teilhaber, Gründer und finanzieller Hintermann als Leiter, aber diese Interessenverknüpfung vermehrte sein Ansehen und sein Vermögen beträchtlich. Das wahre Haupt der Union-Eisenmühlen-Gesellschaft war Andrew Kloman, der wohl in der allmächtigen Wissenschaft finanzieller Manipulationen versagte, dafür aber die Überwachung der technischen Einzelheiten beim Eisenschmieden verstand und ein ausgesprochenes mechanisches Talent für Verbesserungen besaß. Kloman war es, der die Maschinen und Methoden so vervollkommnete, daß die Stangen so dick gerollt werden konnten, wie es für den Brückenbau nötig war. Er war auf seinem Platz unentbehrlich, er war der Mann, der die Mühlen wirklich leitete. Carnegie wußte wohl, daß die Zeit noch nicht gekommen war, einen so nützlichen und nötigen Mann wie Kloman hinauszusetzen.

Die Zeit war jedoch höchst günstig, um Miller zu verdrängen. Konnte Miller überredet oder gezwungen

werden, seine Anteile zu verkaufen, so mußte Carnegies Einfluß auf die Union-Eisenmühlen noch wachsen. 1867 brach zur guten Stunde ein Streit aus, oder vielmehr eine Neuauflage des alten, geschickt aufgefrischten. Miller hatte eine besondere Wut auf Phipps und weigerte sich, mit ihm und gewissen anderen Männern, gegen die er einen Groll hatte, an den Versammlungen der Direktoren teilzunehmen. Die Transaktion mit der Columbia-Ölgesellschaft, die Carnegie ihm vermittelt hatte, nagte auch an seinem Gemüt. Inzwischen gab sich Carnegie die größte Mühe, Miller zum Verkauf seiner Union-Eisenmühlen-Aktien zu bringen. Gleichzeitig machte er Miller die größten Freundschaftsbeteuerungen und erklärte ihm nach Bridge in einem Briefe vom 4. September 1867, der Anteil habe keinen großen Wert und er selber sei froh, wenn er den seinen loswerden könnte, wenn ihm jemand dafür nur 27,40 Dollar pro Aktie geben würde. Er besaß damals 1600 Aktien.

Miller fand seine Stellung als Teilhaber bei den Union-Eisenwerken immer unerträglicher und schaute sich nach jemand um, der ihm seinen Anteil abkaufen würde. Andrew Carnegie erbot sich in zuvorkommender Weise, jemand zu finden. Schließlich erschien einer auf der Bildfläche, den Miller für einen gewissen David A. Stewart hielt und dem er seine Aktien schließlich für je 32 Dollar verkaufte. Zu seiner Überraschung und Kümmernis erfuhr er aber bald, daß der wirkliche Käufer kein anderer war als Andrew Carnegie selber! Der Anteil, den Miller verkaufte, umfaßte gewisse Aktien, die er vorher von einem Herrn Matthews gekauft hatte. Auf diese Weise vergrößerte Andrew Carnegie seinen Anteil auf fast vierzig Prozent aller ausgegebenen Aktien der Union-Eisenwerke.

Miller war jetzt vollständig abgesägt, und Carnegie war in seinem Streben, sich der Eisenwerke zu bemächtigen, einen großen Schritt weiter gekommen.

Nun aber trat in der Eisenindustrie ein Zwischenfall oder, besser gesagt, ein Ereignis ein, das deutlich bewies, es sei keineswegs nötig, tüchtige mechanische Aufseher zu Teilhabern zu haben; es zeigte sich klar, daß die erfindenden Mechaniker einfach als Werkmeister oder in einer sonstigen

Eigenschaft gemietet werden konnten, in der sie ein Gehalt bekamen, aber in keiner Weise Sitz und Stimme in der Direktion besaßen.

Vom kapitalistischen Standpunkte war das eine großartige Entdeckung. Danach konnten also industrielle Anlagen gänzlich von Gründern und Finanzleuten besessen und beherrscht werden. Es war belanglos, ob sie von den technischen Herstellungsprozessen etwas verstanden oder davon bloß die unvollkommensten Laienkenntnisse besaßen. Die Männer, die darin geschickt und erfahren waren, konnte man als Revisoren oder Werkmeister engagieren und sie Kontrakte unterzeichnen lassen, wonach für ihr Gehalt alles, was sie in der Zeit ihrer Beschäftigung erfanden und entdeckten, unumschränktes Eigentum der Gesellschaft werden sollte.

Der Zwischenfall, der zu dieser neueren Organisationsmethode führte — ein Zwischenfall, der Carnegie und seinen Teilhabern viele Millionen Dollar einbrachte — trug sich in der Folge von Arbeiterunruhen zu. Die Union-Eisenwerke und andere Eisenfabrikations-Unternehmungen verlangten, daß die „Vulkan-Söhne", eine Vereinigung von Eisenpuddlern, in eine Lohnherabsetzung einwilligten. Man begründete diese Forderung damit, daß die Eisenpreise gefallen seien. Die Puddler weigerten sich. Es waren intelligente Leute, die wohl wußten, daß die Gesellschaft bei ihrer Ausgabe von Aktien, wofür teilweise nicht ein Dollar Anlagekapital gezahlt worden war, große Profite eingesackt hatte. Sie sahen auch, daß die Aktienschieber an der Spitze der Werke reich geworden waren, während sie, die Puddler, für einen Lohn arbeiten mußten, der in keinem Verhältnis stand zum Verkaufspreis der Eisenprodukte, die sie erzeugten. Deshalb wollten sie sich die Lohnherabsetzung nicht gefallen lassen. Die Folge war die Aussperrung von 1867.

Aber die Eisenkapitalisten hatten einen Plan bereit, die Arbeitervereinigung zu bekämpfen und zu schlagen. Ein Plan, der später in indirekter Weise mit gleichem Erfolge von der Carnegie-Stahlgesellschaft und ihrer Nachfolgerin, dem Stahltrust, angewandt wurde und bereits von den Wollmühlen Neu-Englands benutzt worden war.

Man schickte einfach Agenten nach Europa, damit sie billige Arbeitskräfte aufstöberten. Damals gab es keine gesetzliche Schranke gegen die offene und direkte Ausführung dieses Planes; erst viele Jahre später wurde das Gesetz angenommen, das die Einführung Fremder unter Kontrakt verbietet.

Ein buntscheckiges Gemisch von europäischen Arbeitern aller Nationalitäten wurde importiert. Viele waren Engländer, Iren und Leute aus Wales, die an viel niedrigere Bezahlung und Lebenshaltung gewöhnt waren als die amerikanischen Arbeiter; ein großer Teil bestand auch aus Deutschen, die, da sie kein Englisch verstanden, den Union-Eisenmühlen überwiesen wurden, wo Andrew Kloman, selbst ein Deutscher, ihnen in ihrer Muttersprache Befehle geben konnte. Einer von diesen importierten Deutschen war ein besonders tüchtiger, begabter Mann, namens Johannes Zimmer, der in einer deutschen Eisenmühle gearbeitet hatte. Er gab Kloman eine Beschreibung von einer gewissen Art von Walzwerken, die in Deutschland üblich waren und Platten lieferten, wie sie damals in Amerika gänzlich unbekannt waren — Platten von verschiedener Größe mit glatten Rändern. Kloman baute nach Zimmers Beschreibung ein derartiges Walzwerk, das gerollte Platten von verschiedener Dicke und Größe produzierte. Carnegies Gesellschaft machte sich diese Erfindung ruhig zu eigen, eine Erfindung, die von Anfang an einen Bombenerfolg brachte und später in dem riesigen Plattenwalzwerk zu Homestead ausgenutzt wurde. „Diese kleine Idee des deutschen Arbeiters," schreibt Bridge, „hat der Firma, die ihn an die Stelle eines Ausständigen gesetzt hatte, Millionen eingetragen. Was Zimmer selbst betrifft, so bestand sein Lohn in einer gut bezahlten Stellung als Obmann des Walzwerkes, das er gebaut hatte, und der folgenden verbesserten Auflagen davon. Er sparte Geld und soll bei seinem Tode mehr als 100 000 Dollar besessen haben."

Das war aber nicht der einzige Fall der frechen Ausnutzung einer deutschen Erfindung. Phipps machte als finanzieller Regent der Union-Eisenwerke häufige Reisen nach Europa, mehr in der Absicht, der Gesellschaft aus-

ländische Absatzmärkte zu eröffnen, als zu anderen Zwecken. Aber er verpaßte keine Gelegenheit, sich mit jedem neuen Verfahren und jeder neuen Erfindung bekannt zu machen, wovon er zu hören bekam. Er besichtigte die europäischen Eisenwalzwerke, prüfte jede Einzelheit aufs genaueste und wählte davon, was ihm wertvoll erschien. So beobachtete er einmal, als man ihm, ohne Verdacht zu hegen, die Freundlichkeit erwies, ihm die Besichtigung eines deutschen Werkes zu gestatten, daß durch einen gewissen dort angewandten Prozeß eine große Ersparnis in bezug auf die Haufen alten Schieneneisens, die zur Bereitung der Eisenbalken in den Hochofen geworfen werden mußten, erzielt wurde. Ohne Zögern skizzierte er sich die Methode und führte sie nach seiner Rückkehr nach Pittsburg dort anstatt des bis dahin üblichen Verfahrens ein. Man sagt, die Firma habe seitdem jeden Tag so viel gespart, wie seine Reise nach Europa gekostet hatte.

Nun wurde die Firma geändert: am 1. Dezember 1870 gründeten Kloman, Phipps und die Brüder Carnegie die Firma Kloman, Carnegie & Co. Ein paar Monate später begannen sie mit dem Bau des berühmten Hochofens „Lucie" an der 59. Straße in Pittsburg. Dieser Hochofen war so leistungsfähig, daß er mit der Erzeugung von 350 Tonnen Roheisen wöchentlich begann — was man damals kaum für möglich gehalten hatte — und dreizehn Jahre später sogar 800 Tonnen täglich produzierte. Und dieser Ofen war es, dessen Einrichtung Kloman in finanzielle Schwierigkeiten stürzte, die Andrew Carnegie die vermutlich lang erwartete Gelegenheit boten, ihn hinauszuwerfen.

Wie hoch Carnegies Reichtum sich damals genau belief — das zu ermitteln, ist unmöglich. Doch floß seine wachsende Macht nicht bloß aus seinem persönlichen Einkommen, sondern auch aus der Kühnheit, mit der er vorging, und besonders daraus, daß er die Interessen großer Kapitalisten mit seinen Plänen zu verflechten wußte. So vermittelte er der Schlußstein-Brückengesellschaft noch vor ihrer Gründung eine Fülle von Aufträgen und von Frachtermäßigungen, indem er sich mit den höchsten Beamten der Pennsylvania-Bahn in Verbindung setzte. J. Edgar Thompson, der

Präsident dieser Bahn, war ein bedeutender Aktionär der Brückengesellschaft; er fürchtete sich freilich so sehr vor der öffentlichen Kritik, die ihn dieserhalb angreifen könnte, daß er die Aktien auf den Namen seiner Frau eintragen ließ; er gab der Gesellschaft große Aufträge. Auch der Vizepräsident der Bahn, Thomas A. Scott, war im geheimen Aktionär der Gesellschaft, ebenso auch gewisse andere einflußreiche Beamte der Bahn. Natürlich benutzten sie ihre hohen Stellungen bei der Pennsylvania-Bahn, um die Produkte der Schlußstein-Brückengesellschaft bei den Beamten der anderen Bahnen aufs wärmste zu empfehlen.

Die Schlußstein-Brückengesellschaft rühmte sich dieser weiten Beziehungen zu Eisenbahnen in ihren Annoncen und zählte die Bahnen auf, für die sie Aufträge ausführte: es waren die Pennsylvania-, die Nördliche Zentral-, die Nord-Missouri-, die Illinois-Zentral-, die Baltimore-Ohio-, die New-Jersey-Zentralbahn und viele andere. Sie rühmte ihre schmiedeeisernen Brücken, „Patent Linville und Piper". Linville war noch 1877 ihr Präsident, und Piper blieb lange ihr Hauptleiter; Andrew Carnegie aber hielt sich im Hintergrund und operierte durch seinen Bruder Thomas, der Schatzmeister der Schlußstein-Gesellschaft war.

So brauchte die Schlußstein-Brückengesellschaft nicht wie viele andere Unternehmungen mit dem Kleinen und Ungewissen zu beginnen und nach Aufträgen herumzutappen; sie erfreute sich schon bei ihrer Geburt einer hohen, einflußreichen Gönnerschaft. Und diese Gönnerschaft gereichte nicht bloß ihr selbst zum Vorteil, sondern wirkte in großem Maße auch zugunsten der Union-Eisenwerke, von denen die Schlußstein-Gesellschaft ihren Bedarf an Roheisen bezog. Für Carnegie aber war seine Herrschaft über die Schlußstein-Gesellschaft ein höchst wertvolles Hilfsmittel in seinem ständigen Streben, auch die Union-Eisenwerke unter seine Botmäßigkeit zu bringen; konnte er seinen Mitteilhabern bei den Union-Eisenwerken im kritischen Moment, wenn sie gewisse Dinge nicht tun wollten, nicht immer damit drohen, die Brückengesellschaft würde ihren Eisenbedarf anderwärts decken?

Parallel mit dem Umschwung, der sich in der Leitung

der Union-Eisenwerke vollzog, lief ein ähnlicher Vorgang bei der Schlußstein-Brückengesellschaft. Genau wie die Unionwerke ursprünglich unter den Gebrüdern Kloman ein Unternehmen gewesen waren, das persönlich von Besitzern geleitet wurde, die in der Branche technische Erfahrung besaßen, dann aber unter die Herrschaft von Leuten geraten war, die lediglich als Geschäftsmänner und Geldgeber gekommen waren — genau so wurde die ursprüngliche Firma Piper & Schiffler durch die Schlußstein-Gesellschaft ersetzt.

Piper war ein Mann von großer technischer Begabung, der andauernd Erfindungen auf dem einen oder auf dem anderen Gebiet ausbrütete. Sein Kompagnon Schiffler war „ein guter Antreiber", d. h. er verstand mit den Arbeitern umzuspringen und die äußerste Leistung aus ihnen herauszuquetschen. Beide Kompagnons hatten gleichzeitig im Eisenbahnbau gearbeitet; den Piper hatte Carnegie schon 1858 in Altona kennen gelernt, wo Carnegie damals bei der Pennsylvania-Bahn bedienstet war. Den Dienst bei dieser Bahn gab Carnegie erst 1865 auf, gerade im Gründungsjahr der Schlußstein-Brückengesellschaft. Sobald diese Gesellschaft gebildet war, wurden sowohl Piper wie Schiffler zu Handlangern heruntergedrückt. Es ist nicht zu leugnen, daß die großen Kapitalien, die in die Schlußstein-Gesellschaft gesteckt wurden, hauptsächlich der Gewißheit einträglicher Aufträge durch Thompson, Scott und andere Eisenbahnbeamte zu danken waren. Bridge, der als persönlicher Sekretär Carnegies Zugang zu gewissen privaten Dokumenten hatte, versichert, Carnegie hätte seine Hauptanteile an der Brückengesellschaft lediglich als Gratifikation für seine Dienste bei der Gründung erhalten, ohne daß er dafür einen Pfennig bezahlt hätte; da ihm diese Anteile aber nicht genügten, habe er zur Erlangung weiterer Aktien einen Schuldschein gegeben, zu dessen Bezahlung die vier ersten Dividenden hingereicht hätten.

Wie durch die Binnenhandels-Kommission der Vereinigten Staaten 1906 festgestellt wurde, billigte J. Edgar Thompson als Präsident der Pennsylvania-Eisenbahn es auch, daß hohe Eisenbahnbeamte Geld bei Kohlengesellschaften

anlegten — dieselben Beamten, die den Konkurrenten dieser Kohlengesellschaften Frachtwagen verweigern und ihre Sendungen verbummeln oder sie sonstwie benachteiligen konnten. Nach dem Kommissionsbericht bekamen viele Beamte Aktien geschenkt oder so gut wie geschenkt, weil es den Gesellschaften nützlich schien, oder dafür, daß sie ihre Namen als Förderer solcher Gesellschaften hergaben.

Das Krisenjahr 1873 war für Carnegie eine günstige Zeit. Am 10. Januar 1912 bezeugte er vor der Untersuchungskommission des Senats über Stahltruste, dieses Jahr hätte viele von seinen Kompagnons gezwungen, an ihn zu verkaufen, und in diesem Jahre hätte er die Herrschaft über die Stahlindustrie errungen. Wenn Carnegie gewollt hätte, so hätte er dies gut durch sein Verhalten gegen Andrew Kloman illustrieren können. Kloman hatte sich heftig bei zwei Schmelz- und Erzminen-Gesellschaften in Michigan engagiert, die ihm vorgestellt hatten, sie könnten ihm genug Eisenerz für die „Lucie" liefern. Diese Gesellschaften gerieten im Krisenjahr 1873 in Konkurs. In seiner relativen Geschäftsunkenntnis hatte Kloman gemeint, es wären Gesellschaften mit beschränkter Haftung, jetzt aber merkte er, daß er sich tiefer engagiert hatte, als er dachte. Es war höchst wahrscheinlich, daß die Gläubiger, wenn sie wollten, ihm auch noch die Zinsen von anderen Gesellschaften, an denen er beteiligt war, wegnehmen würden.

Da kam Andrew Carnegie als der treue Freund in der Not und machte Kloman schließlich das Anerbieten, er solle ihm für die Zeit der Auseinandersetzung mit seinen Gläubigern seine Anteile bei der Gesellschaft zedieren und während dieser Zeit als Angestellter mit 5000 Dollar Gehalt arbeiten, um dann wieder in den Vollgenuß seiner Teilhaberschaft einzutreten. Kloman nahm dieses Anerbieten an und arbeitete drei Jahre lang für 5000 Dollar jährlich, immer in der Hoffnung, bald wieder voller Teilhaber zu sein. Endlich gelang es ihm, sich mit seinen Gläubigern auf Zahlung der Hälfte seiner Verbindlichkeiten zu einigen. Wie erstaunt und bestürzt war er, als er erfuhr, seine Abmachung mit Andrew Carnegie habe nicht die geringste gesetzliche Gültigkeit! Er konnte nichts machen, als die 100 000 Dollar an-

nehmen, die Carnegie ihm als seine Anteile an den verschiedenen Werken anbot, obgleich er sie für ein armseliges Almosen hielt im Vergleich zu dem wahren Wert seiner Interessen. Aber gesetzlich konnte er nichts machen; er ging weg und nährte sein Lebenlang bitteren Groll gegen Carnegie. Seitdem war er eine abgetane Figur und hatte mit der Gesellschaft, die aus seinem Werk entsprungen war, nichts mehr zu tun.

Bereits 1855—56 hatte Sir Henry Bessemer in England die Stahlbereitung mittels der großen drehbaren Gefäße, der „Bessemer-Birnen", gezeigt; zwischen 1868 und 1873 hatten in den Vereinigten Staaten mindestens vier verschiedene Werke begonnen, nach dem Bessemer-Verfahren zu arbeiten.

Die Carnegies schickten jetzt William Coleman aus, um diese amerikanischen Stahlwerke zu besichtigen, und bald darauf ging Andrew Carnegie selber nach England, um daselbst das Bessemer-Verfahren zu studieren. Coleman war der Schwiegervater von Thomas M. Carnegie, und er soll die Idee gehabt haben, Stahlschienen zu produzieren. Man begrüßte die Idee als außerordentlich glänzend und zeitgemäß: die alten Eisenschienen, die bis dahin gebraucht wurden, waren für den immer größeren Verkehr vollkommen unzulänglich; sie bekamen Brüche, und daraus ergaben sich Entgleisungen von Lokomotiven und Zügen mit großen Verlusten an Menschenleben. Außerdem mußte sie sich sofort rentieren: da die Eisenbahnbeamten als „stille Teilhaber" wirkten, mußten sofort große Aufträge kommen, und wenn erst die Pennsylvania-Bahn die Stahlschienen eingeführt haben würde, würden die anderen Bahnen gezwungenermaßen folgen.

Aber zwischen der Idee und ihrer erfolgreichen Ausführung war ein himmelweiter Unterschied. Die Idee war einfach, die Ausführung aber verlangte technische Einrichtungen und Erfindungen, wovon weder Coleman, noch Phipps, noch die Carnegies die leiseste Idee hatten. Mit wessen Hilfe sie es fertig bekamen, diesem Mangel abzuhelfen, soll später beschrieben werden. Es mag genügen, wenn wir sagen, daß Colemans Bericht so günstig ausfiel,

daß er sich selbst beteiligte. Im selben Jahre wurde die Firma Carnegie, McCandleß & Co. gegründet zur Erzeugung von Stahlschienen und anderen Produkten. McCandleß war Vizepräsident der großen Pittsburger Bank. Das Kapital der Gesellschaft betrug 700 000 Dollar. Coleman zeichnete 100 000; David A. Stewart, der Präsident der Pittsburger Lokomotivenwerke, John Scott, einer der Direktoren der Alleghany-Bahn, Phipps, Thomas M. Carnegie, McCandleß und Kloman zeichneten je 50 000 Dollar (Kloman war damals noch nicht hinausgeworfen); Andrew Carnegie aber zeichnete 250 000 Dollar. Im nächsten Jahre, am 12. Oktober 1874, wurde die Firma Carnegie, McCandleß & Co. aufgelöst, und an ihrer Statt erhob sich die Edgar Thompson-Stahlgesellschaft (m. b. H.) — so genannt nach dem Präsidenten der Pennsylvania-Bahn; sie erklärte, eine Million Dollar Kapital zu haben.

Woher, so fragt man sich, nahm Andrew Carnegie jene 250 000 Dollar, die er zeichnete? Abgesehen von seinen Profiten aus den früheren Transaktionen, gelang es ihm, fast diese ganze Summe beim Verkauf von Obligationen während seines Ausfluges nach Europa im Jahre 1872 zu erzielen. Wir erfahren aus dem Zeugnis von Bridge, daß Thompson, sein getreuer Chef, ihn beauftragte, für sechs Millionen Dollar Obligationen zum Bau einer neuen Eisenbahn nach Davenport in Iowa auf den europäischen Markt zu werfen; und obgleich die Bahn bloß auf dem Papier stand und nie gebaut wurde, obgleich die Käufer dieser Obligationen jeden Dollar verloren — bekam Carnegie dennoch 150 000 Dollar als Provision. Zur selben Zeit bekam er 75 000 Dollar Provision für den Verkauf gewisser anderer Obligationen. Die Inhaber dieser sechs Millionen Obligationen gaben sich die größte Mühe, ihn zum Schadenersatz heranzuziehen, es gelang ihnen aber nicht. Braucht man da länger zu erklären, warum Carnegie von Thompson eine so überaus hohe Meinung hatte, daß er seine Stahlwerke nach ihm benannte?

Aber Thompson und Scott waren nicht die einzigen Eisenbahnmagnaten, bei denen Andrew Carnegie sich einschmeichelte. In der Darstellung seiner Laufbahn, die er der Untersuchungskommission des Senates über Stahltruste am

11. Januar 1912 gab, prahlte er folgendermaßen: „Ich erinnere mich, daß die Union-Atlantische Eisenbahn einmal die Lieferung von 70 000 Tonnen Schienen ausgeboten hatte, und die Offerten sollten in Omaha geöffnet werden. Dort waren all meine Konkurrenten. Ich aber ging nach New York zum Präsidenten Sydney Dillon (von der Union-Atlantischen Eisenbahn). Ich hatte der Union-Atlantischen einmal mit etwa 600 000 Dollar in Philadelphia ausgeholfen, und sie hatten mich und George M. Pullman in den Aufsichtsrat gewählt. Ich sprach mit Dillon über das Schienen-Ausgebot und fragte ihn, ob die Carnegie-Schienen gut genug wären. Er bejahte. Gut, sagte ich, ich möchte, daß die Union-Atlantische das Geschäft mit mir macht, und will Ihnen den niedrigsten Preis machen. Abgemacht, Carnegie, sagte er, und ich bekam den 70 000-Tonnen-Vertrag." Carnegie fügte hinzu, er habe einmal Collis P. Huntington Kredit gegeben, als dieser Eisenbahnmagnat „krumm lag".

Die genaue Zeit, wann er diese Darlehen gegeben hatte, wagte Carnegie nicht anzugeben; wir müssen annehmen, daß es in früheren Jahren geschah, als die Union-Atlantische und Huntington noch nicht mit Reichtümern überschwemmt waren wie später, nachdem sie den Kongreß und die Gesetzgebungen zur Erlangung großer Geld- und Bodenbeihilfen erfolgreich bestochen hatten.

Noch ein anderer Eisenbahnbeamter wurde in die Edgar Thompson-Stahlwerke hineingebracht, nämlich William P. Shinn, Generalagent der Pennsylvania-Eisenbahn, Teilhaber der Edel-Eisen-Gesellschaft und Präsident der Ashtabula-, Joungstown- und Pittsburger Eisenbahn. Shinn war es, der das Überschlagssystem einführte, das sich bei der Standard-Ölgesellschaft und bei der Pennsylvania-Bahn schon so nützlich und vorteilhaft gezeigt hatte: ein System, das darin bestand, vor Annahme eines Auftrages den jeweiligen Kostenpreis jedes Rohmaterialteils, der bei der Schienenproduktion gebraucht wurde, genau zu berechnen. Shinns Dienste waren für die Gesellschaft höchst wertvoll.

Von noch größerem Wert aber waren ihr die Dienste jenes bedeutenden Eisenschmelzers A. L. Holley und des

Erfinders Kapitän William L. Jones. Holley war ein Mensch, der ganz in seinem Beruf aufging und sich wenig oder gar nicht um Geld kümmerte. Sein Leben war von dem einen Ehrgeiz beherrscht, den Prozeß der Stahlbereitung zu verbessern. Holley, dieser feingebildete und hochgeistige Konstrukteur, war, nachdem er Stahlwerke zu Troy, St. Louis und an anderen Plätzen geleitet hatte, in Carnegies Dienste getreten und dort geblieben, bis er 1882 starb, „ausgebrannt" im wahren Sinne des Wortes, im frühen Alter von fünfzig Jahren.

Was Kapitän Jones betrifft, so war er von anderem Kaliber; ein rauher, energischer Mann, ohne feinere Bildung, aber mit zwei Fähigkeiten ausgestattet, die für Carnegie von größtem Nutzen waren: mit einem Geschick, die Arbeiter anzuspannen und in einer gegebenen Zeit das größtmögliche Arbeitsquantum aus ihnen herauszubekommen, und anderseits seiner Leidenschaft, das Verfahren der Stahlbereitung zu verbessern. Jones war Werkmeister in einem Konkurrenzkonzern, der Cambria-Eisengesellschaft, gewesen. Andrew Carnegie hatte 1873 einen Streik in diesem Unternehmen ausgenutzt und Jones und einige andere Werkmeister bewogen, in seine Dienste zu treten. Niemand verstand es besser als Jones, von den Arbeitern die größte Arbeit für die geringste Bezahlung zu erlangen; niemand außer Andrew Carnegie selbst wußte billige und gute Produktion so gut zu vereinen. Jones vermied es, Amerikaner einzustellen, und war gegen Engländer noch strenger — nicht nur, weil sie „auf hohe Löhne stichelten", wie er sagte, sondern auch, weil sie sich weigerten, sich bei der Arbeit abzuhetzen, und daher nicht so viel schafften. Er sorgte dafür, daß Deutsche, Iren, Schweden und junge amerikanische Landjungen gemietet wurden, und erklärte, in richtiger Mischung ergäben sie „den wirksamsten Brei, den man finden kann". Zwischen sie setzte er Schotten und Walliser, in der Erwartung, bei ihren verschiedenen Sprachen, Gemütsarten und nationalen Feindschaften würden sie sich nicht leicht zu einem Streik zusammenfinden.

Während er diese kluge Politik der Verfeindung betrieb, suchte Jones gleichzeitig immerfort nach Mitteln, die

Maschinen zu verbessern und leistungsfähiger zu machen. Es war ihm gleich, wieviel eine Maschine gekostet hatte, oder wie neu sie war — sobald es sich zeigte, daß eine andere mehr leistete, wenn auch nur wenig, so stellte er sofort die neue ein und warf die frühere zum alten Eisen.

Aus dieser Kombination von billiger, gefügiger Arbeit und leistungsfähigen Maschinen resultierte eine immer größere und billigere Produktion, die die Profite der Edgar Thompson-Stahlwerke beständig anschwellen ließ, bis sie 1877 die Höhe von 43¾ Prozent erreichten.

Die Profite waren so enorm, daß Carnegie mit seiner Eindrittel-Beteiligung an den Werken nicht zufrieden war. Er strebte jetzt nach persönlicher Herrschaft über das Unternehmen. Nach einer besonders erbitterten Streitigkeit wurde Coleman 1876 hinausgesetzt, und Andrew Carnegie kaufte seine Anteile; die näheren Umstände dieser Affäre sind aus keinem Gerichtsprotokoll zu ermitteln. Die Zwistigkeiten dauerten fort; Thomas M. Carnegie und Phipps verkauften die Hälfte ihrer Anteile an Andrew Carnegie — warum sie es taten, darüber geben die Protokolle nicht die geringste Auskunft. Klomans kleiner Anteil von 50 000 Dollar ging als nächster in den Besitz Andrew Carnegies über und ebenso die kündbaren Obligationen einer Anzahl kleiner Aktionäre, denen Carnegie kurzerhand mitteilte, das Beste, was sie tun könnten, wäre: anzunehmen, was man ihnen anböte.

Und so ging die Sache weiter. Thomas A. Scott — der große Scott — Carnegies alter Chef, geriet mit Carnegie in eine heftige Streitigkeit — die Carnegie sehr gelegen kam, denn Scott zog voller Ärger seine Kapitalien von der Edgar Thompson-Stahlgesellschaft zurück und schwor, er wolle mit ihr nichts mehr zu tun haben. Und was wurde aus Thompsons Einlagen? Carnegie erwarb sie bald: beim Tode Thompsons im Jahre 1874 entschlossen sich die Testamentsvollstrecker, Bargeld dafür zu nehmen, obgleich die Obligationen noch nicht fällig waren. Es befanden sich aber noch andere Obligationen und Aktien im Besitz von McCandleß, Shinn und John Scott. McCandleß starb 1879, und seine Witwe sah sich gezwungen, von Carnegie einen

niedrigen Preis anzunehmen, der dem Wertzuwachs nicht im geringsten Rechnung trug. Ein heftiges Ringen zwischen Carnegie und Shinn war jetzt das Vorspiel zu Shinns Hinauswurf — da die Majorität des Aufsichtsrates ein gefügiges Werkzeug Carnegies war. Shinn aber war selber so etwas wie ein gewiegter Geschäftsmann, dem es keineswegs an Zähigkeit gebrach. Er verklagte Carnegie, was diesem sehr mißfiel, denn er hatte eine große Abneigung gegen die Gerichte. Er verglich sich schließlich mit Shinn auf Zahlung von 200 000 Dollar und ließ einen neuen Feind auf seinem Wege. Was John Scott betrifft, so wurde er 1882 ohne weiteres aufgefordert, die Firma Gebrüder Carnegie & Co. zu verlassen — worüber er noch lange grollte, nachdem er eingesehen hatte, daß es für ihn keine andere Möglichkeit gab, als seinen Anteil von 175 000 Dollar an Andrew Carnegie zu verkaufen.

Die Firma Gebrüder Carnegie & Co. (m. b. H.) wurde 1881 mit einem Kapital von fünf Millionen Dollar als Nachfolgerin der Edgar Thompson-Stahlgesellschaft und der Union-Eisenwalzwerke gegründet. Andrew Carnegie hatte jetzt sein Ziel erreicht. Mit seinen drei Millionen Aktien war er bei weitem der größte Aktionär und konnte die Gesellschaft nach seinem Belieben regieren. Thomas M. Carnegie und Henry Phipps waren jeder mit 878 000 Dollar beteiligt, aber Thomas M. Carnegie starb schon ein paar Jahre später, 1886. Die anderen Aktionäre waren verhältnismäßig einflußlos; ihre Anteile gingen, wie wir schon gezeigt haben, bald in Carnegies Besitz über. Woher aber kam das Kapital von fünf Millionen Dollar? Es war zum größten Teil eine Fiktion, die sich auf die enormen Profite gründete, welche sich im Jahre vor der Konsolidierung auf 1 885 197 Dollar belaufen hatten. In dem Kapital von fünf Millionen Dollar waren die Werke, Anlagen und Erzminen mit vier Millionen Dollar angesetzt und bloß eine Million mußte in bar gezeichnet werden — eine einfache Sache, die sich mit dem Profit eines einzigen Jahres machen ließ.

Der wichtigste Punkt aber, den diese Konsolidierung enthüllte, war die vitale Tatsache, daß die Carnegie-Gesellschaft, bei jenem Pioniertrust, der Standard-Oil Company

in die Schule gehend, Schritte getan hatte, um sich selbst die Herrschaft über die Rohmaterialquellen zu sichern.

Das war ein Schritt vorwärts in der kapitalistischen Evolution. Unter dem alten System mußte der Fabrikbesitzer sein Rohmaterial von anderen Kapitalisten kaufen. Durch die neueren Methoden wurden die Profite auf diese Ausgaben erspart. Um 1881 besaß die Carnegie-Stahlgesellschaft bereits ihre Kohlenminen und Koksöfen so gut wie ihre Erzgruben; diese Besitzungen waren freilich nicht groß, aber es war immerhin ein Anfang und ein Vorbote der nicht fernen Zeit, wo große Rohmaterialquellen in den Besitz der Stahlmagnaten kamen. In der Tat kam die Carnegie-Gesellschaft durch diese billigeren Methoden rapide zu einer Position, wo sie mit Leichtigkeit die nach dem alten System organisierten Konkurrenten unterbieten konnte. Andrew Kloman und andere Pittsburger Männer hatten die Pittsburger Bessemer-Stahlgesellschaft (m. b. H.) mit einem Kapital von zweieinhalb Millionen gegründet und zu Homestead bei Pittsburg ein Stahlwerk erbaut. Als aber dort zur rechten Zeit ein Streik ausbrach, sahen die Besitzer sich mannigfachen Verlegenheiten gegenüber und mußten ihre Werke 1883 an die Carnegie-Gruppe verkaufen. Auch die Duquesne-Stahlgesellschaft ging für eine Million Obligationen an Carnegie über, und damit war jede Konkurrenz im Pittsburger Distrikt beseitigt.

Carnegie und die Arbeiter

Damit das Aufhäufen riesiger Profite alle Jahre fortdauere und wachse, war es nötig, die Koksbesitzungen der Carnegie-Stahlgesellschaft zu erweitern und zu verhindern, daß die Arbeiter höhere Löhne und kürzere Arbeitszeit errangen. Diese beiden Probleme wurden 1882 durch die Aufnahme von Henry C. Frick in die Gesellschaft gelöst. Frick hatte durch gewisse Machinationen die Herrschaft in der Koksindustrie errungen und besaß damals mehr als tausend Koksöfen und volle dreitausend Morgen Kohlenländer. In jener Industrie hatte Frick, und nicht mit Unrecht, den Ruf eines geschworenen Feindes der organisierten

Arbeit erworben: sein bloßer Name war den Arbeitern verhaßt. Trotz der Verschiedenheit der Nationalitäten in den Carnegie-Stahlwerken und der geschickten Art und Weise, wie Vorurteile und Feindschaften genährt und entflammt wurden, mußten die Arbeitsbedingungen die Arbeiter notwendig zum Anschluß an die Vereinigte Gewerkschaft der Eisenarbeiter treiben. Die Arbeit, die von ihnen verlangt wurde, war entsetzlich. Die Werke ein paar Stunden täglich zu schließen hätte einen großen ökonomischen Verlust bedeutet; anstatt aber die vierundzwanzig Stunden in drei Schichten einzuteilen, so daß jede Schicht acht Stunden zu arbeiten hätte, hatte man nur zwei Schichten, so daß die Leute zu zwölfstündiger Arbeit am Tage gezwungen waren.

Mit diesem unmenschlichen System noch nicht zufrieden, stachelte Carnegie seine Werkmeister an, „einen noch besseren Rekord" herauszudrücken; er überwachte die Einkünfte aus jeder Abteilung mit scharfen Augen; waren die Kosten der Arbeit und der Produktion in einer Abteilung höher als in der anderen, so machte er den Meistern dieser Abteilung Vorwürfe und lobte die Meister der anderen Abteilungen. Auf diese Weise säte er mit diabolischer List Eifersüchteleien unter den Werkmeistern, hetzte sie gegeneinander auf und erzeugte so bittere Feindschaften, daß manche Werkmeister jahrelang nicht miteinander sprachen.

Um diese Zeit begann jene Periode der Reklame und des Selbstlobs, die noch andauert. Er schrieb in der Zeitschrift „Forum" 1886 Artikel, in denen er die tiefste Rücksicht auf das Wohlergehen der Arbeiter ausdrückte. Wir wollen einige charakteristische Stellen zitieren, die er später, kühn genug, wieder veröffentlichte („Probleme von heutzutage", von Andrew Carnegie, 1908), trotz der Enthüllungen des großen Homestead-Streiks. Er schrieb: seiner Meinung nach „entstehen die Streike nicht so sehr aus Zwistigkeiten wegen der Arbeit, als aus Mangel an Verständigung unter den Parteien. Der Unternehmer kennt den Arbeiter und seine Gedanken und Sorgen nicht, und der Arbeiter kennt die Meinungen und Sorgen des Unternehmers nicht. Ebensowenig kennt der Unternehmer die guten Seiten seiner Arbeiter, und der Arbeiter die guten Seiten seines Unter-

nehmers. Jeder sieht nur die eine Seite des Problems; und dies verursacht die meisten Zwistigkeiten."

Dieses kindische Gewäsch wurde, wie gesagt, 1886 in einer, wie man meinte, der ernsthaftesten amerikanischen Zeitschriften publiziert. Und zur selben Zeit überwachte Carnegie die Arbeitsbedingungen in seinen Unternehmungen aufs schärfste. Nur wenige Jahre vorher hatte er Frick engagiert, den hartnäckigsten, rücksichtslosesten und unversöhnlichsten Feind der Arbeitervereinigung. Und wenige Jahre später geschah das Niederschießen der streikenden Stahlarbeiter in Carnegies Walzwerken zu Homestead. Gerade während der Jahre, wo er seine Teilhaber aus dem Felde schlug und die Werkmeister anstachelte, aus den Arbeitern das äußerste Maß von Arbeit herauszuquetschen, verkündigte Carnegie sein Motto: „Konzentration! Erst Ehrlichkeit, dann Fleiß, dann Konzentration"!

Diese Worte, von servilen Skribenten und schmeichelnden Schönrednern oft genug wiederholt, wurden schließlich ernst genommen von einem Publikum, das nichts von den gigantischen Eisenbahnschwindeleien gegen die Schatzkammer der Vereinigten Staaten während des Bürgerkrieges wußte und keine Ahnung von den ständigen Machinationen hatte, wodurch Carnegie die Herrschaft über die großen Pittsburger Stahlwerke an sich gebracht hatte. Selbst die Enthüllungen über die großen Panzerplatten-Betrügereien in Carnegies Werken, einige Jahre später, taten dem Eindruck von Carnegies berühmtem Motto nicht allzusehr Abbruch.

Die Carnegie-Stahlgesellschaft hatte alles, was in ihrer Macht stand, getan, um die Arbeitervereinigung zu zerbrechen, und wie gut es ihr gelungen war, zeigte sich darin, daß viele Arbeiter aus der Vereinigung ausschieden, „um sich mit der Gesellschaft zu verständigen". Stahlarbeiter, die monatlich 120 Dollar bei achtstündiger Arbeitszeit bekommen hatten, mußten, ein Jahr vor den erbaulichen Forum-Artikeln, zwölf Stunden täglich für 60 Dollar arbeiten. Während des nächsten Jahres — 1886 — bewilligte die Gesellschaft großmütig zehn Prozent Lohnerhöhung, weigerte sich aber, zum Achtstundentag zurückzukehren.

„Aber die intelligenten und kampflustigen Iren," sagt Fitch in seinen ‚Stahlarbeitern', „verlangten eine Rückkehr zum Achtstundensystem von 1884 und schlugen die Lohnerhöhung aus. Dafür wurden 700 Hochofenarbeiter entlassen. 1886 aber wurde der Ausstand allgemein, und die Gesellschaft bewilligte den Achtstundentag."

1887 baute die Carnegie-Stahlgesellschaft ein Schienenstahlwerk letzter Konstruktion zu Braddock in Pennsylvanien. Maschinen wurden eingestellt, um die Handarbeit zu ersetzen. Die Gesellschaft schlug jetzt eine Herabsetzung der Löhne um zehn Prozent vor, aber die Arbeitervertreter gingen darauf nicht ein. „Im März 1888," so erzählt Fitch, „schickten die Arbeitervertreter eine Kommission nach New York zu Andrew Carnegie. Er empfing sie und schlug eine Herabsetzung um zehn Prozent, in anderen Abteilungen um acht Prozent vor, zugleich mit einer Wiederaufnahme des Zwölfstundentages." Carnegie habe erklärt, diese Bedingungen seien nötig, um ihm die Konkurrenz mit den Chicagoer Schienenwerken zu ermöglichen. Bei dieser Konferenz erklärte Carnegie, er werde in seinen Werken hinfort nur nichtorganisierte Arbeiter anstellen, und wer in seinen Diensten bleiben wolle, habe einen Vertrag zu unterzeichnen, wonach er nicht Mitglied der Arbeitervereinigung bleiben oder werden würde. „Im Mai," so fährt Fitch fort, „lehnte Carnegie es ab, noch eine Kommission zu empfangen oder eine weitere Konferenz abzuhalten, und um die Mitte des Monats akzeptierten die Arbeiter, die den ganzen Winter gestreikt hatten, die Bedingungen und nahmen die Arbeit wieder auf."

Damit endete die Arbeitervereinigung in den Edgar Thompson-Werken. In den zwanzig Jahren, die seitdem verflossen sind, ist niemals ein organisierter Versuch von irgendwelcher Bedeutung gemacht worden, das Recht auf kollektive Abschlüsse wieder zu erobern. Über Carnegies Vorwand, er müsse mit den Chicagoer Schienenwerken konkurrieren können, sagt Fitch, die Bezahlung der Arbeit in den und den Teilen der Edgar-Thompson-Werke sei jetzt auf 35,30 Dollar beschnitten worden, d. h. fast neunzehn Prozent unter den Kosten der Arbeit in denselben Teilen der Chi-

cagoer Stahlschienenwerke. Nur wenige von den Stahlarbeitern, die bei Carnegie beschäftigt waren, bekamen mehr als zwei Dollar täglich, viele aber weniger. Und wie hoch waren die Profite der Carnegie-Werke zu dieser Zeit? 1889 betrugen sie 3 540 000 Dollar; 1890 stiegen sie auf 5 350 000 Dollar, und im nächsten Jahre waren es 4 300 000 Dollar.

Die Erfinder

Während Carnegie solchermaßen damit beschäftigt war, die Arbeitervereinigung zu zerschmettern, trat in seinen Werken ein Ereignis ein, das ihm ein Monopol und unzählige Millionen Dollar einbrachte. Das war die Entdeckung einer neuen Methode, geschmolzenes Eisen zu mischen, durch Kapitän Jones. Laut einem Protokoll des Höchsten Gerichtes der Vereinigten Staaten übertrug Jones sein Patent unterm 4. Juni 1889 an die Carnegie-Stahlgesellschaft. Bessemers Verfahren hatte darin bestanden, das Eisen ohne Anwendung von Brennmaterial dadurch zu reinigen, daß man einen Luftstrom durch eine geschmolzene Metallmasse in einer drehbaren „Birne" blies. Mushet hatte ein ergänzendes Verfahren zur Wiederzuführung von Kohlenstoff erfunden. Das Verfahren von Jones bestand in einem bedeckten Reservoir geschmolzenen Metalls, das zwischen Hochofen und Birne eingeschaltet wurde und so eingerichtet war, daß es, während eine große Menge geschmolzenen Metalls abfloß, in kleinen Mengen auf einmal wieder aufgefüllt wurde. „Es hatte sowohl Vorteile wie Nachteile," bezeugte Carnegie von dem früheren Verfahren, das vor der Erfindung von Jones angewandt wurde, „aber die Nachteile waren so groß, daß wir oft darüber debattierten, ob wir das Verfahren nicht lieber aufgeben sollten. Wir fanden, daß es genau so unmöglich war, eine gleichartige Masse zu erhalten, wie bei der Kuppel-Methode . . . Während wir noch sorgenvoll mit dem Problem rangen und unentschlossen waren, ob wir es beibehalten oder aufstecken sollten, erklärte uns Kapitän Jones, er glaube eine Methode erfunden zu haben, durch welche das Problem gelöst wäre . . . Wir waren so

überzeugt von seiner Idee, . . . daß ich ihn anwies, die Sache ins Werk zu setzen . . . Er tat es, und fast von diesem Tage an waren unsere Sorgen fort. Er hatte einen großartigen Erfolg erzielt, in der Stahlindustrie war man wieder einen Schritt weiter gekommen, und wir benutzen seine Erfindung noch heute . . . Vor allen Dingen muß der Fabrikant auf die Gleichartigkeit seiner Ware halten, auf die Gleichwertigkeit der Schienen, und das ist ohne die Erfindung von Jones nicht zu erreichen, soweit ich unterrichtet bin."

Die ganzen Früchte der Erfindung erntete die Carnegie-Stahlgesellschaft; Jones selber wurde nur kurze Zeit nach seiner Entdeckung bei einer Hochofenexplosion in die Luft geschleudert und getötet. Die Erfindung wurde in Carnegies Werken sofort ausgenützt, und sie war so wichtig, daß alle anderen Stahlfabrikanten von Bedeutung sie einführen und der Carnegie-Stahlgesellschaft schweren Tribut dafür zahlen mußten. Die Cambria-Eisengesellschaft indessen weigerte sich zu zahlen und berief sich darauf, das Deighton-, das Witherow- und andere Patente, die vorher angemeldet worden wären, enthielten in der Hauptsache das gleiche Verfahren oder ein ganz ähnliches. Die Carnegie-Stahlgesellschaft reichte am 2. Dezember 1895 Klage ein wegen Patentverletzung und verlangte Schadenersatz; und als der Fall schließlich nach sechs Jahren von dem Höchsten Gerichtshof der Vereinigten Staaten entschieden wurde, sprachen fünf von den neun Richtern sich zugunsten der Carnegie-Stahlgesellschaft aus.

Richter White vertrat die entgegengesetzte Meinung, der sich Oberrichter Fuller und die Richter Harlan und Brewer anschlossen. Ihre Ansicht war: „Die Wirkung der eben gefällten Entscheidung ist derart, daß sie dem Patentinhaber (Carnegie) eine Stellung gibt, in der er, ohne selbst eine Erfindung gemacht zu haben und ohne ein gesetzliches Patent vorweisen zu können, von der Stahl- und Eisenindustrie Tribute erheben darf, sobald die Interessenten dieser Industrie ihre Werke vergrößern und mit der natürlichen Entwicklung der modernen Industrie in vernünftiger und befriedigender Weise Schritt halten wollen."

Das war im Jahre 1901. Kaum sieben Jahre später

stimmte Andrew Carnegie in seinem sonderbaren Buche „Probleme von heutzutage“ eine Rhapsodie auf die Erfinder an. „Es gibt eine Klasse Millionäre,“ schrieb er, „deren Reichtum in viel größerem Grade als bei anderen ihnen selber zugeschrieben werden muß . . .“, und er nannte Bell, den Erfinder des Telephons, Edison, und Westinghouse, der durch die Vakuumbremse berühmt ist. „Ihr Reichtum entspringt ihrem eigenen Gehirn. Alle Ehren dem Erfinder! Er steht auf einer höheren Warte als die anderen Menschen!“

Was für edle Gefühle! Was für heiße Ermahnungen! Leider sind ihm eine Reihe fataler Versehen passiert. Abgesehen von einer langen Liste anderer amerikanischer Erfinder, welche, von Kapitalisten ausgeplündert, arm zu Grabe gegangen sind, gibt es eine besondere Klasse von Erfindern, die Carnegie persönlich kannte und die er mit Fleiß unerwähnt gelassen hat.

Es waren die Erfinder in seinen eigenen Werken; Erfinder wie Holley und Jones und andere, weniger bekannte, wie James H. Simpson, Henry Aiken, Henry W. Borntraeger und sonstige. Innerhalb dreier Jahre (1887 bis 1889) kam Carnegie in den Besitz von zwölf Erfindungen Simpsons in der Herstellung von Ziehstangen, Kopplern, Drehschnallen usw., und in einem einzigen Jahre übernahm Carnegie vier dem Aiken patentierte Erfindungen. Das sind nur einige wenige von den vielen Erfindern, die Carnegie ihre Patente überließen und dafür nichts als ihren Lohn bekamen und selber im allgemeinen in Armut oder Halbarmut starben.

Der Schwerpunkt von Carnegies selbstgefälligem Buche liegt in der Behauptung, Geschicklichkeit habe die Anhäufung großer Reichtümer vollbracht; Geschicklichkeit habe den Multimillionär auf seinem goldenen Wege vorwärts gebracht; persönliche Geschicklichkeit sei das A und das O gewesen; für Carnegie ist das eine genügende Erklärung dafür, warum und wie er ein Vermögen von einigen Hunderten von Millionen Dollar zusammenscharren konnte, und er möchte gerne, daß diese Erklärung vom Publikum als richtig hingenommen würde. Während er diese Erklärung aufstellt, bezieht er sich taktvoll und diskret auf seine eigene Laufbahn, indem er in der dritten Person schreibt und seinen

Namen nicht erwähnt, aber doch durchblicken läßt, daß er bei Eigenschaften wie Ehrlichkeit, Scharfsinn, Fleiß und Geschicklichkeit als Grundlagen großer Vermögen an sich selbst denkt. Es spielten jedoch außer den bereits erwähnten Mitteln, wodurch Carnegie sich allmählich vom Telegraphisten zum Multimillionär aufschwang, noch gewisse andere Faktoren eine zeugende Rolle.

Carnegies politischer Einfluß

Carnegie gab regelmäßig Beiträge für den Fonds der republikanischen Partei; er sagte auch keinen Ton gegen die Korruption, die diese Partei entfaltete, als sie die Stadt Pittsburg oder den Staat Pennsylvanien oder die Nationalregierung beherrschte. Es erwartete auch kein gescheiter Mensch, daß er etwas dagegen sagen würde; denn seine Konzerne hatten ja Vorteile und Liebesgaben aller Art von der bloßen Existenz der korrupten politischen Maschinen. Außer einem hohen Zolltarif gab es eine bunte Reihe anderer Wohltaten, die eine ihm und anderen Fabrikanten verpflichtete politische Partei nicht gut verweigern konnte. Die Gesetze über Arbeiterschutzmaßregeln, kürzere Arbeitszeit usw., die von den Arbeitern beantragt wurden, konnten abgelehnt oder in kastrierter Form angenommen und dann nicht so, wie beabsichtigt worden war, durchgeführt werden. Die Durchführung solcher Gesetze bedeutete eine Mehrausgabe für den Fabrikbesitzer und eine Verminderung der Profite; das Menschenleben war zu billig, um Ausgaben für Schutzvorrichtungen zu rechtfertigen. Auch im Fall eines Streikes der Arbeiter zur Verbesserung der empörenden Bedingungen, unter denen sie arbeiteten und lebten, ließen sich die regierenden Machthaber unschwer beeinflussen, so daß sie Polizei und Militär zur eventuellen Niederschießung der Streikenden beorderten.

Die Spenden für den Wahlfonds der politischen Parteien wurden von Carnegie und seinen kapitalistischen Kollegen als „Kapitalseinlagen“ betrachtet. Sie wurden nicht bloß für die Bundeswahlen benötigt, sondern auch für die Wahl-

kämpfe in den Einzelstaaten und in den Stadtverwaltungen und für die Wahlen der Vertreter und Senatoren der Vereinigten Staaten. Jede politische Partei brauchte mehrere Millionen Dollar für die verschiedenen Wahlausgaben, wozu auch die großen Summen für die politischen „Antreiber" in jedem Staate gehörten; desgleichen die Gelder zum Kauf von Stimmen.

So waren zwei Senatoren der Vereinigten Staaten durch das Parlament eines jeden Staates zu wählen. 1886 entbrannte in einem gewissen Parlamente ein Kampf wegen der Senatorwahl. Es war klar, daß derjenige gewählt werden würde, der das meiste Geld austeilen konnte. Da schrieb James G. Blaine, damals ein bekannter Politiker der republikanischen Partei, an Andrew Carnegie und fragte an, ob er nicht zehntausend Dollar in diesen Senatorenkampf „einlegen" möchte? Und Carnegie gab diese „Einlage". Eine ähnliche „Einlage" machte er bei der Präsidentenwahl im Jahre 1888, wobei Harrison zum Präsidenten erwählt wurde — eine Wahl, die durch die offensichtlichste Bestechung markiert ist. Harrison machte Blaine zum Staatssekretär für das Innere. Zufällig hatte Carnegies Schlußstein-Brückengesellschaft gegen eine zentralamerikanische Republik eine alte Forderung von 200 000 Dollar, die schwer einzutreiben war. Als aber Blaine Staatssekretär wurde und liebenswürdigerweise etwas „diplomatischen Druck" ausübte, wurde die Zahlung bald geleistet.

Diese politischen „Einlagen" sind seitdem von Carnegie fleißig fortgesetzt worden. Bei dem Verhör vor der Kongreßkommission, die kürzlich die Wahlbeiträge untersuchte, zeigte es sich, daß Carnegie bei den Wahlen von 1904 für den Roosevelt-Fonds 10 000 Dollar gespendet hatte, und ebenso wurde ermittelt, daß er 1912 für einen Fonds zur Wiederwahl von Taft 25 000 Dollar gegeben hatte (dieser lediglich für Tafts Wiederwahl bestimmte Fonds betrug 250 000 Dollar).

Der Gesamtbetrag der Summen, die Carnegie während seines Lebens für politische Wahlfonds gegeben hat, ist sehr groß. In wie musterhafter Weise die regierenden Mächte sich für seine Schenkungen revanchierten, zeigte sich deut-

lich (von anderen Gelegenheiten abgesehen) bei dem großen Streik von Homestead.

Die Vernichtung der Arbeitervereinigung

Der Vertrag, den Carnegies Arbeiter in den Homesteader Werken im Jahre 1889 geschlossen hatten, lief 1892 ab. Die Arbeiter machten sich keine Illusionen über die Absichten von Carnegie und Frick; sie wußten sehr gut, daß Carnegie und Frick zur völligen Vernichtung ihrer Vereinigungen entschlossen waren, um gemeinsame Anstrengungen zur Erzielung höherer Löhne und kürzerer Arbeitszeit zu verhindern. Frick selber bezeugte 1892 vor der Kongreßkommission: „Wir wollen Leute haben, mit denen wir einzeln verhandeln können. Wir lehnten es ab, nach jenem Termin (dem 24. Juni 1892) noch mit der Vereinigten Gewerkschaft (der Eisenarbeiter) zu unterhandeln, und sagten es ihnen klipp und klar."

Mit jeder neuen Erfindung, welche Arbeit ersparte, wurden mehr Leute entlassen, und die Bleibenden mußten sich „beeilen", d. h. noch angestrengter schuften. Ihre Löhne waren heruntergegangen, die Lebensmittelpreise gestiegen. Alles, was sie besaßen, war ihre Beschäftigung, und die war nicht bloß unsicher, sondern auch gefährlich; die sogenannten „Unfälle" in den Werken hatten Verstümmelungen und Todesfälle zur Folge. Aber wie schlecht bezahlt und wie gefährlich diese Beschäftigung auch war, die Arbeiter mußten sich daran halten; die meisten hatten Familien zu ernähren; sie hatten Ausgaben gemacht, um nach Homestead zu ziehen, und hatten weder Geld zu einem neuen Umzug, noch Aussicht auf Beschäftigung an einem anderen Orte. Um die bloße Selbsterhaltung kämpfend, wollten sie nicht müßig dabeistehen und zusehen, wie ihnen ihre Beschäftigung durch importierte Banden von nichtorganisierten Leuten, von „Räudigen", wie sie sagten, weggenommen würde.

Die übliche Ausrede, die Carnegie gegen die Forderungen der Arbeiter vorbrachte, war die, sie seien „unvernünftig". Zur selben Zeit aber verdienten die Carnegie-Gesellschaften

unvernünftige Gelder. 1891 hatten sie 4 300 000 Dollar Reingewinn, 1892 waren es 4 Millionen. Die Arbeiter hatten nicht die geringste Drohung ausgestoßen, nicht das Geringste getan, das auf gewalttätige Absichten schließen ließ. Die Vorbereitungen des Carnegie-Konzerns aber ähnelten den Vorbereitungen für eine Belagerung oder eine Schlacht. Carnegie und Frick wußten wohl, daß Männer und Frauen, die für ihre bare Selbsterhaltung kämpften, durch derartige feindselige Vorbereitungen aufgereizt werden mußten, und trafen sie mit vollem Bewußtsein.

Homestead als Festung

Um die Homesteader Werke herum war ein kräftiger Bretterzaun von zwölf Fuß Höhe und drei Meilen Länge errichtet worden. Oben auf diesem Zaun war ein schweres Kabel gelegt und mit einem starken elektrischen Strom verbunden worden, der im Büro durch einen einfachen Schalterdruck eingeschaltet werden konnte; der Strom war so stark, daß er jeden töten mußte, der ihn berührte. Man nannte das in Homestead „Carnegies lebensgefährlichen Zaun". Den ganzen Zaun entlang sah man Schießscharten, vier Zoll im Durchmesser, in Kopfhöhe eingelassen: sie waren für die Büchsen der Mietlinge bestimmt. An verschiedenen Punkten längs des Zaunes waren Gräben gegraben. An gewissen Stellen standen Hydranten, durch die ein kräftiger Strom heißen oder kalten Wassers losgelassen werden konnte. Hunderte von Bogenlampen waren über die ganzen Werke hin an hohen Trägern aufgehängt, und den Zaun entlang waren Scheinwerfer angebracht. Um das Kontor herum stand ein weiterer Zaun, und mit dem Innern der Werke war es durch eine 40 Fuß hohe Brücke verbunden; darauf war ostentativ eine Schildwache unter einer Bogenlampe aufgestellt. Blitzlicht-Kameras befanden sich an verschiedenen Stellen der Werke, um Momentaufnahmen von denen, die herankamen, machen und sie nachher identifizieren zu können. Zur Bequemlichkeit der importierten „Räudigen" waren Baracken errichtet, und auf dem Flusse, dem Stahlwerke gerade gegenüber, war eine stählerne Dampfbarkasse

in ein kleines Kriegsschiff, mit Drehbrassen bewaffnet, verwandelt worden. Eine Anzahl anderer Boote war mit kleinen Haubitzen und Scheinwerfern ausgerüstet.

Mit diesen furchtbaren kriegsmäßigen Vorbereitungen wurde mindestens sechs Wochen vor dem Streik begonnen.

Pinkertons bewaffnete Mietlinge

Woher aber bekam man die bewaffneten Männer, um die Ausständigen einzuschüchtern und die Festungen zu bemannen? Auch dafür war lange vorher gesorgt worden. Carnegie hatte einen jährlichen Kontrakt mit Pinkertons Detektivbüro — einem Institut, das als Spezialität die Lieferung bewaffneter Mietlinge betrieb: Meuchelmörder und andere wüste, gewissenlose Männer, die erbarmungslos schossen und töteten. Daß die Pinkertonschen Mietlinge schon lange vorher in Bereitschaft gehalten wurden, unterliegt keinem Zweifel; diese Tatsache wurde später durch das Zeugnis von Frick und Robert A. Pinkerton ausdrücklich bestätigt. Sie gaben vor der Untersuchungskommission des Kongresses zu, es seien sogar schon vor der letzten Konferenz zwischen der Carnegie-Gesellschaft und den Delegierten der Vereinigten Gewerkschaft der Eisenarbeiter Verhandlungen über die Zusendung der Pinkertonschen Mietlinge im Gange gewesen.

Während diese grausigen Vorbereitungen zur offenen und systematischen Zerschmetterung der Arbeitervereinigung gemacht wurden, gründeten Carnegie und seine Kompagnons mit unerhörter Frechheit am 1. Juli 1892 eine neue Gesellschaft mit 25 Millionen Dollar Kapital, die Carnegie-Stahlgesellschaft, welche sämtliche Walzwerke, Hochöfen, Brückenbauwerke und Eisenerz- und sonstige Bergwerke Carnegies übernehmen und konsolidieren sollte. Frick wurde zum Präsidenten dieser Gesellschaft gemacht.

Das Gemetzel bei Homestead

Fünf Tage später, am 6. Juli 1897, kamen 300 Pinkerton-Leute in Homestead an. Sie waren auf einer Station am Ohio

unterhalb Pittsburgs um Mitternacht des 5. Juli angekommen und von dort aus in großen Kähnen nach Homestead geschleppt worden, das sie am 6. Juli gegen 4 Uhr morgens erreichten. Diese Banden von Privatsoldaten hatten absolut keine gesetzliche Berechtigung. Sie waren weder für den Krieg noch für den Frieden vereidigt worden, und soweit das Gesetz galt, stellten sie, bis zu den Zähnen bewaffnet, wie sie waren, nur eine Bande von Rowdys dar, die auf Missetaten aus waren. Indessen hat trotz der offenbaren Tatsache, daß sie eine lebende Gesetzesverletzung verkörperten, kein einziger öffentlicher Beamter sich gerührt, um sie anzuhalten.

Von ihrem Kommen unterrichtet, liefen die schon zur Verzweiflung gebrachten Homesteader Arbeiter zum Kai hinter den Stahlwerken — viele mit Frau und Kindern. Die Ausständigen wußten aus bitterer Erfahrung, daß die Ankunft der Pinkerton-Leute immer sichere Unruhen bedeutete und daß sie zu dem ausgesprochenen Zweck gemietet wurden, Gewalttaten zu provozieren, auf daß man den streikenden Arbeitern die Erregung von Aufruhr zur Last legen, dadurch die sogenannte öffentliche Meinung beeinflussen und einen Vorwand finden könne, die Hilfe des Militärs zu verlangen.

Während die Streikenden so versammelt waren, wurde von einem Pinkerton-Mann ein Schuß abgefeuert, und einer von den Streikenden sank tödlich verwundet zu Boden. Mit einem wilden Wutschrei rüsteten die Ausständigen sich zum Widerstand.

Sich hinter Haufen von Stahlschienen verbarrikadierend, gaben sie jetzt Salve auf Salve aus Revolvern auf die in den Booten verborgenen Pinkerton-Männer ab, und diese erwiderten das Feuer sofort aus Büchsen. Gleichzeitig pumpten andere Scharen ausständiger Arbeiter Öl in die Kähne und versuchten sie in Brand zu setzen, was ihnen aber nicht gelang. Noch andere Ausständige trieben brennende Flöße an die Kähne und schleuderten auch Dynamit, aber diese Versuche hatten keinen Erfolg. Den ganzen Tag über dauerte dieser Kleinkrieg, und das unheimliche Krachen der Schüsse, die Flüche der Arbeiter, die Schreie der Verwundeten und Ster-

benden und das Gewimmer der Weiber machte den Ort zu einem Schauplatz des Schreckens.

Um fünf Uhr nachmittags hißten die Pinkerton-Leute die weiße Flagge und ergaben sich. Zwölf Männer waren auf beiden Seiten getötet und mehr als zwanzig ernstlich verwundet worden. Als die Pinkerton-Leute nach der Übergabe durch die Reihen der Ausständigen Spießruten liefen, wurden sie kräftig durchgebläut, besonders von den Frauen der Streikenden, die noch wütender waren als die Männer. Nun wurde das Militär von Pennsylvanien nach Homestead geschickt, und weitere elf Arbeiter wurden erschossen und verwundet. In dieser Zeit schoß ein 22jähriger Jüngling, namens Alexander Beckmann, über Fricks Taten entrüstet, auf diesen und verwundete ihn. Er wurde zu vierzehn Jahren Gefängnis verurteilt. Frick wurde wiederhergestellt.

Carnegie versucht, die Verantwortung von sich abzuwälzen

Carnegie hatte all die Ausgaben für die Besoldung bewaffneter Soldaten und die Umwandlung des Werkes in eine Festung lieber auf sich genommen, als den Arbeitern eine Lohnerhöhung von weniger als zehn Prozent zu gewähren.

Als nun die Jahre dahingingen und die Sticheleien über die Mordtaten von Homestead Carnegies Ohren erreichten, zu einer Zeit, als er sich bemühte, die allgemeine Achtung und Lobpreisung zu erringen, da wurde er immer empfindlicher gegen jede Anspielung auf dieses Ereignis und versuchte die Verantwortung auf Frick abzuwälzen. Er selber sei damals in Europa gewesen, daher könne ihn kein Tadel treffen.

Noch im September 1911, als der Vorstand der Manchester-Bibliotheken (in England) es ablehnte, von Carnegie 15 000 Dollar für die Errichtung von Zweigbibliotheken anzunehmen mit der Begründung, der amerikanische Stahlmagnat habe zu Homestead die für bessere Bedingungen kämpfenden Arbeiter niedergeschossen, brachte Carnegie die alte Entschuldigung vor, er sei „im Norden von England umherkutschiert, als die beklagenswerten Ereignisse von Homestead sich abspielten", und habe erst zwei Tage später davon erfahren.

Einige (z. B. Fitch in „Die Stahlarbeiter") meinen nun, Frick sei allein schuld; er habe den Streik absichtlich angezettelt, um die Arbeitervereinigung aus Homestead zu vertreiben. Aber Carnegies Mitschuld geht deutlich hervor aus einer Anzahl Briefe von ihm aus dem Jahre 1892, die sein früherer Privatsekretär Bridge publiziert hat. In einem dieser Briefe, am 4. April 1892 aus New York geschrieben, weist er Frick an, die Homesteader Werke nach dem 30. Juni nur noch mit nichtorganisierten Arbeitern zu betreiben. Ein anderer Brief, den er kurze Zeit später vom Coworth-Park in Berks (England) schrieb, befahl ihm, Konferenzen mit den Arbeitervereinigungen zu verweigern; wenn die Gewerkschaft den von der Gesellschaft angebotenen Lohntarif ausschlage, so solle die Anweisung, nur noch nichtorganisierte Arbeiter zu beschäftigen, in den Homesteader Werken am 25. Juni angeschlagen werden. Und sie wurde angeschlagen.

Frick handelte offen, während Carnegie ihn im Hintergrunde antrieb; und während Frick zu Hause kommandieren mußte und dafür verwundet wurde, leistete Carnegie sich eine Ferienfahrt in England, weit vom Schuß.

Unfälle in Carnegies Werken

Im Grunde genommen war das Homesteader Blutbad das geringste von allen, die ohne Unterlaß in den Carnegie-Werken stattgefunden hatten; es hielt die öffentliche Aufmerksamkeit nur seiner offenen und dramatischen Natur wegen in Bann, da es ganz wie eine lokale Revolution aussah. In bezug auf Opfer aber war es nicht zu vergleichen mit dem Gemetzel, das den alltäglichen Betrieb in den Werken zur Erzielung von Profiten für Carnegie und seine Kompagnons begleitete. Die Zahl der sogenannten „industriellen Unfälle" in den Carnegie-Werken, welche Arbeitsunfähigkeit und oft den Tod zur Folge hatten, betrug häufig sechzig oder siebzig im Jahre. Z. B. ereigneten sich in dem Jahre vom 3. Dezember 1891 bis zum 26. November 1892 nach dem Bericht des Fabrikinspektors für Pennsylvanien 61 Unfälle in Carnegies Pittsburger Werken, von denen viele tödlich verliefen.

Das sind durchschnittlich fünf im Monat oder mehr als einer in jeder Woche! Und die Verstümmelten wurden zum alten Eisen geworfen, denn die Kapitalisten können nur Leute mit voller Gesundheit brauchen. Im nächsten Jahre, vom 1. Dezember 1892 bis zum 30. November 1893, passierten bei Carnegie 62 Unfälle, viele mit tödlichem Ausgang. Im nächsten Jahre waren es nicht weniger, und 1895 wurden neunzehn Arbeiter bei der Arbeit getötet und noch viel mehr schwer verwundet.

Carnegie selber zeigte sich, je reicher er wurde, desto mehr von übermächtiger Todesfurcht besessen; für seine Arbeiter aber gab es keinen Tag und keine Stunde, wo sie nicht dem Tode oder der Verstümmlung ins Auge sahen; das war in ihrer unterbezahlten Arbeit mit inbegriffen. Und wie bei Carnegie, so wurden auch bei den anderen Kapitalisten Hunderte getötet oder verstümmelt. Und dann weigerten die Unternehmer sich ohne Ausnahme, Unfallgelder zu zahlen oder sonst etwas für ihre Opfer zu tun. Sie brachten unfehlbar die Ausrede vor, die Unfälle seien „durch Fahrlässigkeit verschuldet". Wenn der Verstümmelte oder seine überlebende Familie klagten, wozu sie meist kein Geld und keine Zeit hatten, so wurden ihnen fast immer Präzedenzentscheidungen vorgelegt, die ihnen „Fahrlässigkeit" zur Last legten. Sie gingen von den Gerichten weg und wurden Bettler; ihre Söhne wurden oft dem Diebstahl, ihre Töchter der Prostitution zugetrieben.

„Viele Unfälle, die der Fahrlässigkeit der Arbeiter zugeschrieben werden," so erklärte ein Fabrikinspektor auf der achten Jahresversammlung der Internationalen Fabrikinspektoren-Vereinigung am 25. September 1894 zu Philadelphia, „fallen vielmehr den Unternehmern zur Last. Wo Geländer und Schutzvorrichtungen von großem Vorteil wären, erwartet man einfach von den Angestellten, daß sie lediglich durch eigene Geschicklichkeit und beständige Aufmerksamkeit Unfälle vermeiden. Man läßt Gefahren vieler Art bestehen, bloß um die Kosten zu ersparen, die eine kleine Schutzmaßregel verursachen würde." „Gefährliche Maschinen," sagt Watchorn weiter, „haben Tausende erschlagen, mangelhafte hygienische Maßnahmen, im Verein mit

ungenügender Ventilation, Zehntausende getötet.“ Dabei dachte er aber nur an die Verhältnisse in den Fabriken selbst. Hinzu kamen noch die ekelerregenden Löcher, in denen viele Arbeiter hausen, und die schlechte Nahrung, mit der die elend bezahlten Arbeiter und ihre Familien auskommen mußten. So wurden Männer, Frauen und Kinder dahingemäht; besonders die Sterblichkeitsziffer der Kinder in Pittsburg war so anormal, daß sie allgemeine Aufmerksamkeit erregte.

Zur Zeit des Homesteader Streiks hatte Carnegies Gesicht noch nicht jenen honigsüßen, gewerbsmäßig wohlwollenden Ausdruck angenommen, wie später unter dem mildernden Einfluß des Alters und der Anbetung einer ganzen Welt, die (mit seltenen Ausnahmen) seine Wohltaten erbettelte und annahm. Man tut Carnegie nicht unrecht, wenn man sagt, sein Gesicht habe damals selbst bei ruhigem Ausdruck jeden, der seinen Pfad kreuzte, entmutigen und einschüchtern müssen. Eine hohe, breite Stirn wies auf seine Gabe scharfen Überlegens hin. Seine Augen waren lang und schmal, durchbohrend und resolut, von einem schlauen, harten Ausdruck beherrscht. Was aber besonderen Eindruck auf den Beschauer machte, waren seine Lippen und seine Backenknochen. Diese grimmig zusammengekniffenen Lippen zeigten eine eiserne Entschlossenheit, das durchzuführen, was er sich in den Kopf gesetzt hatte, koste es, was es wolle; seine schweren Kinnbacken aber, aus denen Zähigkeit und Kampfsucht sprach, verstärkten den Eindruck der Lippen. Zum Glück für ihn milderte ein Bart und ein Schnurrbart wie eine Art Draperie einigermaßen die harten Linien seines Gesichts.

Die Panzerplatten-Skandale

Das Homesteader Gemetzel hinterließ einen tiefen und dauernden Eindruck, und Carnegie hätte sicherlich viel darum gegeben, ihn verwischen zu können. Allein nur zwei Jahre später war er Gegenstand einer noch lauteren Anklage, die diesmal aus einer ganz anderen Richtung kam. — Außer der Einführung von Stahlschienen hatte ein anderer Faktor der Stahlindustrie einen großen Aufschwung ge-

geben und ihre Profite ungeheuer vermehrt: die allgemeine Einführung von Panzerplattenschiffen. Obgleich der Kampf zwischen dem „Merrimac" und dem „Monitor" während des Bürgerkrieges den Flottenbau revolutioniert und die hölzernen Schlachtschiffe als veraltet erwiesen hatte, begannen die Vereinigten Staaten erst 1885 systematisch eine Panzerflotte zu schaffen. Aber schon vor dieser Zeit hatten die Carnegie-Werke Panzerplatten für fremde Kriegsschiffe fabriziert.

Als 1879 ein Krieg zwischen Großbritannien und Rußland wegen der Türkei drohte (so bezeugt Charles H. Cramp, der größte Schiffbauer der Vereinigten Staaten, vor der Industriekommission der Vereinigten Staaten im Jahre 1900), habe die russische Regierung in den Vereinigten Staaten Schiffe gekauft und Cramp beauftragt, sie zu renovieren. Dabei habe er sich zur Erlangung von Panzerplatten an Carnegie und die Bethlehem-Stahlwerke (in Pennsylvanien) wenden müssen, und diese hätten ihm 600 Dollar pro Tonne berechnet, ohne daß er etwas dagegen tun konnte, d. h. fast ein Drittel der Gesamtkosten des Schiffes, so daß er nichts daran verdient habe. Es ist Tatsache, daß die Carnegie-Interessenten der Regierung der Vereinigten Staaten und Cramp 520—700 Dollar pro Tonne berechneten und gleichzeitig dasselbe Panzermaterial für weniger als 200 Dollar pro Tonne herstellten und für 249 Dollar pro Tonne direkt an die russische Regierung verkauften. Charles H. Hurrah, Präsident der Midvale-Stahlgesellschaft zu Philadelphia, berechnete den Verdienst an Panzerplatten auf 23 Prozent und meinte, er sei trotzdem in keiner Weise mit den Profiten auf Stahlschienen und Stangen und Baumaterial zu vergleichen, die durch einen durchschnittlichen Einfuhrzoll von 45 Prozent geschützt waren.

Man hätte meinen sollen, bei einem Verdienst von mindestens 23 Prozent hätten die Carnegie-Werke die beste Qualität von Panzerstahl liefern müssen, um so mehr, als er für Kriegsschiffe bestimmt war, die im Falle der Gefahr ihre eigenen Handelsinteressen zu schützen haben würden. Aus der Menge der Zeugnisse soll nur der Schlußbericht der Untersuchungskommission des Kongresses herausgegriffen werden.

„Die Bemühungen der Gesellschaft und ihrer Geschäfts-

führer Cline, Corey und Schwab, die Inspektoren zu betrügen, die Probeplatten zu verfälschen usw., haben Ihrer Kommission zur Genüge bewiesen, daß die Lieferungen den Verträgen nicht entsprechen. Der schamlose Charakter der Schwindeleien, an denen diese Männer sich beteiligt haben, und die Verachtung des Anstandes und der Wahrheit, den sie bei der Zeugnisablegung vor Ihrer Kommission bewiesen haben, machen sie des Vertrauens unwürdig."

Carnegies „Patriotismus"

Abgesehen von dem besonders abstoßenden Charakter dieser Schwindeleien, verdienen einige Punkte dieses Berichtes einen eigenen Kommentar. Daß Carnegies Werke Panzerungen von so schlechter Qualität lieferten, daß daraus die Durchlöcherung und der Untergang ganzer Schiffe mit Mann und Maus resultieren konnte, das war sogar noch ... erstaunlicher als die Tatsache, daß seine Werke so unzulänglich mit Schutzvorrichtungen versehen waren, daß Hunderte von Arbeitern verstümmelt oder getötet wurden. Im letzteren Falle entsprach es der allgemeinen Erwartung, daß der mächtige Kapitalist sich um die Wohlfahrt und das Leben seiner Arbeiter nicht kümmerte — das war die „eiserne Geschäftsregel". Aber im Falle der nationalen Verteidigung waren es Carnegie und seinesgleichen, die immerfort ihren großen Patriotismus zur Schau trugen und einen besonderen „patriotischen Vorrang" beanspruchten, sie waren die ersten, die im Falle innerer und äußerer Gefahr das Heer und die Flotte zum Schutze ihres Besitzes und ihrer Handelsinteressen herbeiriefen. Sie selber setzten ihre geweihte Haut weder bei der Handhabung ihrer eigenen Maschinen noch bei persönlichem Kriegsdienst aufs Spiel. Die Männer aber, die wirklich für sie kämpfen, hätten wenigstens eine gute Bewaffnung erwarten können — aber nicht einmal diese bekamen sie. Nicht wenige Offiziere im Heer und in der Marine brachten Carnegies kürzliche Schenkung von 1 750 000 Dollar für das Haager Schiedsgericht in ironischen Zusammenhang mit seinen Marinelieferungen.

Hörten die Vereinigten Staaten nach diesen Enthüllungen nun auf, der Carnegie-Stahlgesellschaft Aufträge zu überweisen? Keineswegs: sie gaben die Aufträge ruhig weiter, und zwar unter Umständen, die neue Skandale hervorriefen.

Nur wenige Jahre nach dem Berichte der Kommission gab der Marineminister der Carnegie- und der verbündeten Bethlehem-Stahlgesellschaft einen Auftrag für 18 Millionen Dollar, und der Preis war um 17 Dollar pro Tonne höher als der von der Midvale-Stahlgesellschaft gemachte. Der Grund — wenigstens der von der Marineverwaltung öffentlich vorgebrachte — war der, daß die Carnegie- und Bethlehem-Werke schneller liefern konnten als die Midvale-Stahlgesellschaft.

Carnegie begünstigt die Betrüger

Wenn ein Unternehmer, der sich seiner Ehrlichkeit rühmt, wie Carnegie es tat, entdeckt, daß ein Angestellter gestohlen oder betrogen hat, so hat er die Möglichkeit, seinen eigenen Anstand sofort zu erweisen, indem er den Schuldigen entläßt. Den Herren Cline, Corey und Schwab aber widerfuhr nichts dergleichen. Sie blieben nicht bloß in seinen Diensten, sondern wurden im Gegenteil von Zeit zu Zeit befördert und schließlich zu Kompagnons gemacht. Carnegie sagt in seinem vor Jahren publizierten Bande, indem er erzählt, wie er viele von seinen früheren Geschäftsführern zu Teilhabern erhob: „Sie alle wurden nach langem Dienste auf Grund erwiesener Leistungen ausgewählt.“ Unter diesen erwiesenen Leistungen muß also die skrupellose Geschicklichkeit und Zähigkeit von Cline, Corey und Schwab bei der Aufschwatzung schwindelhafter Panzerplatten an die Regierung der Vereinigten Staaten mitgezählt haben.

In der Tat erwiesen sie sich für Carnegies Bereicherung als so nützlich, daß er sechs Jahre später, als die Carnegie-Gesellschaft mit ihrer riesigen Kapitalanhäufung gegründet wurde, Schwab zum Präsidenten machte, und später, bei der Organisierung des Stahltrustes, Schwab und Corey nacheinander zu Präsidenten erkor.

Die Profite der Carnegie-Werke beliefen sich 1894 auf

vier Millionen Dollar; im nächsten Jahre waren es fünf Millionen, 1896 sechs Millionen, 1897 sieben Millionen; und 1898 sogar elfeinhalb Millionen. Während des nächsten Jahres verdoppelten sie sich beinahe und schwollen auf 21 Millionen an, und im nächsten Jahre (1900) verdoppelten sie sich abermals auf 40 Millionen. Aber man darf nicht meinen, das Herabdrücken der Löhne, exzessive Preise und schwindelhafte Methoden seien die einzigen Faktoren gewesen, die diesen gewaltigen Profitstrom erzeugt hätten.

Die Ära des Aufsaugens

Ein weiterer Faktor, auf den wir schon angespielt haben, war die höhere kapitalistische Methode, jedes nur denkbare Element und Werkzeug, das bei der Stahlproduktion gebraucht wurde, in den Besitz der Carnegie-Stahl-Gesellschaft zu bringen. Die Zwischenleute wurden in jeder Richtung unterdrückt oder ausgeschaltet. Die Eisenerzlager der Carnegie-Stahl-Gesellschaft wurden durch Ankauf der halben Anteile der Oliver-Minengesellschaft in der Mesaba-Bergkette vermehrt; dafür gab Carnegie ein Darlehen von einer halben Million Dollar. Die Carnegie-Stahlgesellschaft besaß ihre eigenen Seedampfer und Eisenbahnen, um das Erz nach Pittsburg zu befördern, sie besaß ihre eigenen Koks-, Kohlen-, Kalkstein- und viele andere Unternehmungen, die sämtlich von Carnegie beherrscht wurden. Schwab bezeugte vor der Industriekommission der Vereinigten Staaten im Jahre 1900, zu der Carnegie-Stahlgesellschaft habe eine solche Menge miteinander verbundener Unternehmen gehört, daß man es der Einfachheit halber ratsam fand, sie alle — 26 oder 27 an der Zahl — zu einer neuen Gesellschaft, der Carnegie-Gesellschaft, zu verschmelzen.

„Bei Gründung der Gesellschaft," sagte Schwab aus, „war es unsere Absicht, daß sie eine geschlossene Gesellschaft bleiben sollte; daher setzten wir die Aktien auf je 1000 Dollar fest, damit sie nicht in den Handel gebracht würden." Carnegie behielt die Gewalt über diese Carnegie-Gesellschaft, so gut wie er sie in jeder einzelnen Gesellschaft besessen hatte.

Die Gründung der Carnegie-Gesellschaft

So kam im März 1900 die Carnegie-Gesellschaft mit einem Kapital von 320 Millionen zur Welt. Ihr Besitz an Rohmaterialquellen wurde noch beträchtlich vermehrt durch die Abtretung gewisser Eisenerzbecken in der Gegend von Mesaba, die John D. Rockefeller gehörten. Carnegie war mächtig stolz darauf, einen so gewiegten Geschäftsmann wie den Standard-Öl-Magnaten übertrumpft zu haben.

Es gab damals drei besonders große Konzerne in der Stahlindustrie. Der erste war die Bundes-Stahlgesellschaft, die sich aus verschiedenen Werken in Chicago und anderwärts zusammensetzte; sie hatte ihre eigenen Eisenerzlager, ihre Erzschiffe und Eisenbahnen und 100 Millionen Dollar Kapital. Die zweite war die National-Stahlgesellschaft mit 59 Millionen Dollar Kapital, deren Werke hauptsächlich in Ohio lagen. Die dritte war die Carnegie-Gesellschaft.

Sie alle kämpften energisch gegen die Gewerkschaften; sie alle sprachen den Arbeitern die Organisationsfreiheit ab, obgleich sie gesetzlich festgelegt war — aber was fragten sie nach dem Gesetz? Und gleichzeitig schlossen sie geheime Verträge zur Festsetzung der Preise und der Produktion, obgleich derartige Verträge gesetzlich verboten waren, da sie gegen das Gesetz, das Vereinigungen zur Beschränkung des Handels verbot, verstießen.

Man fragt sich, warum diese Gesellschaften nicht zivil- und strafrechtlich verfolgt wurden? Die Erklärung ist einfach. Der Beamte der Vereinigten Staaten, durch dessen Initiative derartige Verfahren eingeleitet wurden, war der Oberstaatsanwalt. Nun hatte Carnegie, wie er am 11. Januar 1912 vor der Untersuchungskommission über den Stahltrust zugab, 1901 den Präsidenten McKinley genötigt, Philander C. Knox zum Oberstaatsanwalt der Vereinigten Staaten zu ernennen. Knox war seit 1890, als das Shermansche Anti-Trust-Gesetz angenommen wurde, Anwalt der Carnegie-Stahlgesellschaft gewesen und hatte die Gesellschaft 1894 bei der Untersuchung wegen der Panzerplatten verteidigt. Das war der Mann, der 1901 zum Oberstaatsanwalt der Vereinigten Staaten ernannt wurde und während

der Präsidentschaften von McKinley, Roosevelt und Taft in diesem oder jenem hohen Amte als eine Art Premierminister verblieb. Seine Anstellung bedeutete für Carnegie und seine Verbündeten eine Art garantierter Immunität.

Ein drohender Konkurrenzkrieg

Obgleich die drei großen Stahlgesellschaften Konsolidierungen von kleineren Konzernen darstellten und untereinander Handels-„Verständigungen" getroffen hatten, war die Konkurrenz unter ihnen doch keineswegs aufgehoben. Die Kapitalistengruppe, die unter Führung von J. Pierpon-Morgan die Bundes-Stahlgesellschaft, die National-Röhrengesellschaft und die Amerikanische Brückengesellschaft bet herrschte, wurde 1901 von einem heftigen Preiskrieg von seiten der anderen Kartelle bedroht, die sich ihrerseits von derselben Gefahr bedroht fühlten. Die eine Gesellschaft beschloß, ihr eigenes Roheisen und Stahl herzustellen; eine andere plante den Bau weiterer Hochöfen und Stahlwerke. Was Carnegie betrifft, so revanchierte er sich mit der Ankündigung des Projektes, eine Konkurrenzlinie zur Pennsylvania-Bahn (die Morgan unter sich hatte) zu bauen und an der Küste des Eriesees eine ungeheure Röhrenfabrik zu errichten.

Hätte dieser angedrohte Handelskrieg sich entwickeln dürfen, so hätte er die ökonomische Auflösung bedeutet. Was das Gesetz auch zur Verhinderung solcher Zusammenschlüsse bestimmte — gegen die Macht der ökonomischen Kräfte konnte es nicht ankommen.

Die Antitrust-Gesetze waren auf Anregung der Mittelklasse beschlossen worden zu einer Zeit, als diese Klasse noch mächtig war; ihr Zweck war gewesen, die Periode unumschränkter Konkurrenz fortdauern zu lassen, aber diese Periode war vorbei, und die Gesetzesparagraphen waren unfähig, sie wieder zu beleben oder die Herrschaft der Truste zu verhindern. Die vier großen Stahlfabrikations-Organisationen bedeuteten einen Schritt vorwärts in der Organisation der Industrie. Sollten sie nun die Taktik einer früheren, vergangenen Periode wieder aufnehmen?

Frick hatte das schon 1899 gesehen. Morgan sah es jetzt

und beeilte sich, danach zu handeln. Daß Morgan, ein Bankier, eine Sektion der Stahlindustrie beherrschte und die Rockefeller- und Moore-Gruppen die beiden anderen, war nicht im mindesten erstaunlich; war doch auch Carnegie dreiunddreißig Jahre früher zur Herrschaft über ein Werk gelangt, von dessen Gang er nichts verstand. Um 1898 war die Zeit gekommen, wo Truste aller Art von Magnaten organisiert wurden, die ihren Reichtum in anderen Gefilden erworben hatten und dadurch große Fabrikationszweige beherrschten, in denen sie niemals auch nur einen Tag gearbeitet hatten. So wurde z. B. der kolossale Tabaktrust von Thomas F. Ryan organisiert, der mit seinen Genossen zehnfache Millionen Dollar aus den New Yorker Straßenbahnen erbeutet hatte. Er hätte nicht eine Zigarre rollen können, und wenn man ihm Millionen dafür gezahlt hätte.

Nun wurden schleunigst Pläne geschmiedet, einen weiteren Schritt in der kapitalistischen Organisation der Stahlindustrie zu tun. Gerade wie die großen in der Branche existierenden Korporationen eine Vereinigung vieler Werke darstellten, die früher miteinander konkurriert hatten, so sollte die projektierte Organisation die vier großen Korporationen zu einer Riesenkorporation verschmelzen.

Um aber diesen Gipfelpunkt zu erreichen, war es nötig, Carnegie als aktiven Faktor loszuwerden. Die Carnegie-Werke waren von allen am besten situiert; hinter ihnen stand reichliches Kapital, und ihre Organisation und Leitung war vom kapitalistischen Standpunkt aus unübertroffen. Carnegie war dem alten Brauch der Grobschmiede, welche die Gehilfen, um sie anzuspornen, oft am Geschäft beteiligten, gefolgt und hatte Schwab, Corey, Gayley, Peacock und viele andere Werkmeister und Aufseher zu Teilhabern gemacht; er rühmte sich, das Personal seiner Gesellschaft wäre mehr wert, als der ganze Besitz der Gesellschaft. Frick hatte die Geschäftsführung unter sich gehabt, Schwab überwachte die Fabrikation und Peacock den Verkauf.

Carnegie und Frick veruneinigen sich

Zwischen Frick und Carnegie war jedoch ein äußerst erbitterter Zank ausgebrochen. Frick hatte 1899 von Carnegie

eine Option auf die Carnegie-Werke für 160 Millionen Dollar bekommen und suchte an Morgan seinen halben Anteil an den Werken für diese Summe zu verkaufen. Morgan aber weigerte sich, 160 Millionen Dollar für den halben Anteil an einem Unternehmen zu zahlen, dessen eigener Besitzer, Carnegie, kurz vorher geschworen hatte, es besäße keinen höheren Nutzwert als 75 610 104 Dollar, und dessen gesamte Aktiva nach der Bilanz der Carnegie-Gesellschaft vom 1. März 1900 sich auf 101 416 802 Dollar beliefen. Morgan war ein zu alter Geschäfts- und Finanzbär, um darauf einzugehen — indessen sollte bald die Zeit kommen, wo diese Weigerung ihm teuer zu stehen kam.

Frick und seine Genossen bei der Transaktion mußten ihren Mißerfolg beim Verkauf der Option mit über einer Million Dollar bezahlen, die Carnegie als Buße einstrich, denn „Geschäft ist Geschäft". Frick aber war darüber ungehalten und verklagte Carnegie aus anderen Gründen wegen verschiedener Millionen Dollar, die ihm aus den Geldern der Carnegie-Gesellschaft widerrechtlich vorenthalten würden. Es braucht nicht gesagt zu werden, daß die Affäre eine anmutige Sensation abgab; aber Frick hatte offenbar guten Grund, nachzugeben, da sein Prozeß aussichtslos erschien.

Carnegie schröpft Morgan

Damit drohte ein ruinöser Handelskrieg, in welchem jede Stahlorganisation versuchen würde, Monopole für gewisse Produkte, welche die anderen innehatten, ins Wanken zu bringen. Es war also eine Lebensfrage, alle miteinander streitenden Korporationen zu vereinigen. „Es war für jeden klar," sagt der Bericht von Herbert Knox Smith, dem Korporationskommissär der Vereinigten Staaten, „daß eine derartige Konsolidierung nur erfolgreich sein konnte, wenn sie die Carnegie-Gesellschaft mit inbegriff, die in der damaligen Situation der mächtigste Faktor war, sich seit langem durch ihre aggressive Taktik hervorgetan und, wie oben gezeigt wurde, die Krisis beschleunigt hatte. Anderseits unterliegt es keinem Zweifel, daß viele Stahlinteressenten Carnegies persönlichen Einfluß als Gefahr für sich und für

ihr Geschäft betrachteten und den Wunsch hatten, sich seinen Rückzug aus dem Handel zu sichern; von ihrem Standpunkt aus war es die beste Lösung, Herrn Carnegie auszukaufen. Man sah ein, daß dies eine äußerst kostspielige Transaktion wäre, die das Zusammenwirken der führenden Interessenten erfordern würde. Daher traf man mit Herrn Carnegie ein Arrangement, wonach man dessen große Anteile an seiner Gesellschaft gegen Obligationen der neuen Konsolidation übernahm."

Mit anderen Worten: Carnegie erpreßte von Morgan eine ungeheure Summe dafür, daß er der Konkurrenz mit den von Morgan, Moore und anderen Magnaten beherrschten Stahlkorporationen entsagte. Diese Tatsache wird auch in dem kürzlichen Bericht der Kongreßkommission zur Untersuchung der Stahlkorporation in den Vereinigten Staaten konstatiert. „Dieser eine Konzern," sagt er mit Bezug auf die Carnegie-Gesellschaft, „verlangte unter der Drohung, ein Monopol zu zerstören, das die verbündeten Gesellschaften sich gesichert hatten, als ‚Friedenspreis' ein ‚Lösegeld' und bekam es." Es war vielleicht der größte kommerzielle Räubersold, der je ergaunert wurde, aber man betrachtete das unter den großen Geschäftsleuten als ein „legitimes Geschäft" und diejenigen, die ihn erhoben, als höchst geschickte Leute.

Carnegie erpreßt 447 Millionen Dollar

Und wie hoch war der Preis, der an Carnegie gezahlt wurde? Insgesamt 447 416 640 Dollar! Ein gewisser Teil dieser Summe ging an Carnegies jüngere Teilhaber, der größere Teil aber — über 300 Millionen Dollar — ausschließlich an Carnegie; und es scheint, daß er bei dieser Transaktion durch irgendeinen Kniff „seine jüngeren Teilhaber übertrumpfte" (nach dem Bericht der Untersuchungskommission).

Hundert Millionen Dollar, die Carnegie sich entgehen läßt

Die weitere Geschichte des Stahltrustes betrifft Carnegie nicht. Nur etwas soll noch erzählt werden: als Carnegie

eine so riesige Summe — 447 Millionen Dollar — für die Besitztümer der Carnegie-Gesellschaften bekam, die höchstens 160 Millionen Dollar wert waren, war er höchst vergnügt und selbstzufrieden. Hatte er doch Morgan, den Finanzmonarchen, ausgestochen und einen nie dagewesenen Coup geschäftlicher Schläue gemacht. Aber zu seiner maßlosen Verwunderung und Kümmernis merkte er bald, daß er schließlich doch nicht alle Kühe gemolken hatte, die er hätte melken können.

Wie er das enorme Anschwellen der Stahltrust-Aktien sah und die dicken Profite, die Morgan und Genossen einsteckten, sagte er sich voller Trauer, daß er mindestens 100 Millionen Dollar mehr hätte fordern sollen. Als er Morgan zufällig bei einer Reise nach Europa auf einem Dampfer traf und dieser Meinung ihm gegenüber Ausdruck gab, sagte Morgan ihm kühl und kurz: wenn er weitere 100 Millionen Dollar gefordert hätte, hätte er sie auch bekommen — eine bittere Pille, die Carnegie noch nicht ganz verdaut hat. Er brachte dies kürzlich, am 10. Januar 1912, öffentlich zum Ausdruck, indem er vor der Untersuchungskommission des Kongresses ausrief: „Ich verstehe nicht, wie ich solch ein Narr sein konnte, der Stahlkorporation meine Besitztümer für 430 Millionen Dollar zu verkaufen!“

Man weiß in der Wallstreet, daß die Stahltrustmagnaten für Carnegie noch eine andere Überraschung in petto haben für den Fall, daß der Stahltrust sich jemals auflösen, oder daß die Obligationen, die Carnegie in Händen hat, jemals zufällig unvorhergesehenerweise gekündigt werden sollten. Diese Obligationen liegen natürlich auf den früheren Carnegie-Werken, und seit der Gründung des Stahltrustes haben die Trustmagnaten ein großes modernes Werk zu Gary (Indiana) gebaut und andere Werke so sehr vervollkommnet, daß Carnegies Werke im Vergleich damit mehr oder weniger veraltet sein sollen. Sollte Carnegie versuchen, zu kündigen, so würde er merken, daß seine Obligationen auf Werken liegen, die sozusagen Plunder wären. Das sind die Obligationen, wie wir hinzufügen wollen, die er in seinen zahlreichen philanthropischen Gründungen so freigebig verteilt.

Diese sogenannten Philanthropien umfassen eine große Masse von Schenkungen, zum Teil verklausulierten. Für einen Pensionsfonds für die Arbeiter der Carnegie-Werke gab er fünf Millionen Dollar. Aber diese Schenkung war dermaßen mit Bedingungen und Einschränkungen umheckt, daß das Los der großen Masse jener Arbeiter sich nicht um ein Jota gebessert hat. Es war eine verschwenderische Großtat, mit großem Getöse einen Fonds von fünf Millionen Dollar „zugunsten" der Arbeiter einzurichten, die Carnegie ein Einkommen von ungefähr 25 Millionen Dollar jährlich verschafft haben.

Den Instituten gegenüber, die die öffentliche Meinung beeinflussen und beherrschen, ist Carnegie aber noch viel freigebiger gewesen. An kleine Universitäten in den Vereinigten Staaten gab er 18 Millionen Dollar. Mit 15 Millionen gründete er einen Pensionsfonds für Universitätsprofessoren — eine Tat, wodurch er sich die weithin hallenden Lobpreisungen der gesamten Universitätslehrer der Mitwelt wie der Nachwelt gesichert hat. Zur Gründung des Carnegie-Instituts in Washington gab er 10 Millionen und für das Carnegie-Institut in Pittsburg 16 Millionen Dollar.

Zehn weitere Millionen gab er zur Gründung des „Helden-Fonds", der diejenigen belohnen soll, die zur Rettung menschlichen Lebens Heldentaten vollbringen — was dann natürlich jedesmal in der Zeitung steht. Die schottischen Universitäten erhielten zehn Millionen, die Dampferlinie-Stiftung in Schottland fünf Millionen. Für Bibliotheken in den Vereinigten Staaten und in Kanada hat er dreißig Millionen oder mehr gegeben (es ist schwer, diese besonderen Schenkungen genau zu verfolgen), und für auswärtige Bibliotheken zehn Millionen. Dem Pittsburger Polytechnikum gab er zwei Millionen Dollar, der Gesellschaft der Verbündeten Ingenieure in New York schenkte er einundeinehalbe Million, dem Haager Friedenspalast einunddreiviertel Millionen, für andere Stiftungen in Europa zweiundeinhalb Millionen und dem Büro Amerikanischer Republiken dreiviertel Million Dollar. Seine verschiedenen Wohltaten in den Vereinigten Staaten betragen zwanzig Millionen Dollar oder

mehr. In dieser Liste sind aber keineswegs alle seine Schenkungen aufgeführt. Seine letzte bestand in einem Fonds, aus dem die Expräsidenten der Vereinigten Staaten oder ihre Witwen 25 000 Dollar jährlich bekommen sollen — eine außerordentlich weise Schenkung, die ihren Zweck nicht verfehlen wird.

Aber selbst bei seinen „philanthropischen Unternehmungen" bewahrt Carnegie seine alte feine Kunst, viel für wenig zu bekommen. Seine Schenkungen an Bibliotheken waren nicht bedingungslos: gab er einer Stadt eine gewisse Summe zur Gründung eines Instituts, so stellte er regelmäßig die Bedingung, daß die Stadt die laufenden Ausgaben decke. So sicherte er sich durch eine einmalige Ausgabe ein ewiges Gedächtnis in Form eines Gebäudes, das nach ihm benannt wurde; aber die dicke Rechnung mußte von den Bürgern bezahlt werden. Eine Anzahl Städte ist denn auch nicht blind gewesen gegen diese besondere Art Wohltätigkeit und hat seine Angebote abgelehnt. Erst kürzlich, am 11. Dezember 1912, richtete die Buchdrucker-Gewerkschaft Nr. 27 einen Protest an die Stadt gegen die Annahme von 50 000 Dollar „aus diesem Blut- und Sündengeld zum Bau einer öffentlichen Bibliothek, die hauptsächlich seinem Gedächtnis dienen und die Steuerzahler mit 5000 Dollar jährlichen Unterhaltungskosten belasten soll."

Man darf natürlich nicht erwarten, daß ein einziger Mensch wie Carnegie, der in seinem Palast an der fünften Avenue zu New York oder in Schottland in seinem Schlosse Skibo bequem sein Alter genießen will, die Mühe der Überwachung so weitverzweigter Stiftungen und Fonds auf sich nehme. Gerade so, wie er Leute mietet, die seine Stahlwerke zu beaufsichtigen haben, so hat er auch Angestellte, die berufsmäßig seine Wohltätigkeitsunternehmungen leiten. Sie bilden eine Kommission von acht „hervorragenden Männern", die die „Carnegie-Korporation" verwalten. Bis jetzt hat Carnegie insgesamt 125 Millionen Dollar in Papieren diesen Trabanten überwiesen, die das Geschäft besorgen, während Carnegie das allgemeine Lob einsteckt.

Überblickt man Carnegies Karriere, so sieht man sofort, daß er, nach den heutigen Begriffen vom Geschäftsleben, immer als „ehrlicher Mann" gegolten hat.

Wem das nach den hier angeführten Tatsachen sonderbar vorkommen sollte, der möge nur bedenken, daß es sich — wie sehr er auch bei der allgemeinen Bestechung und Korruption die Augen zudrückte und wie sehr er auch davon profitierte — nicht im mindesten beweisen läßt, wenigstens soweit die benutzbaren Berichte gehen, daß er jemals persönlich bestochen hat. Daß er gegen die Korruption nicht protestierte, war bei einem Geschäftsmann, der reich werden wollte, nur zu erwarten; daß er regelmäßig Geld gab für die Wahlkampagnen korrupter politischer Parteien, galt nach den Geschäftsbegriffen als ein patriotischer Akt — der sich freilich millionenfach bezahlt machte.

Freilich wurde Carnegies Name von seinen früheren Teilhabern und von den Arbeitergenerationen, die er bedrückt hatte, verflucht — aber ihre Stimmen verloren sich im Dunkel. Da sie nicht über Zeitungen, Kirchen, politische Redner und all die anderen mächtigen Instrumente zur Schaffung einer öffentlichen Meinung, Legende oder Tradition verfügten, verhallte ihr Groll und ihre Anklagen ungehört.

Die Lage der Stahlarbeiter

Aber allmählich wird es Tag, und die Wahrheit über die letzte Quelle so stupenden Reichtums und solcher Wirtschaftsgewalt in einer Hand dringt siegreich durch. Damit Riesenprofite gemacht werden können, müssen die Arbeiter in den Stahlwerken und in den damit verbundenen Anlagen und Minen unter so harten, brutalen und erniedrigenden Verhältnissen schuften und existieren, daß eine noch so oberflächliche Schilderung dieser Verhältnisse Entsetzen hervorruft. Man findet sie in den Berichten des Arbeitsbüros der Vereinigten Staaten. Da erfahren wir, daß die ungelernten Arbeiter die große Masse von 173 000 Menschen in allen Abteilungen des Stahltrustes ausmachen. „Überall, außer im Süden," sagt der Bericht, „sind so gut wie alle, die zu dieser Klasse ungelernter Arbeiter gehören, kürzlich Eingewanderte, von denen der größere Teil nicht englisch spricht oder versteht. Selbst im Süden gibt es in der Industrie eine merklich wachsende Anzahl von Einwanderern (60 Prozent),

und fast zwei Drittel dieser Ausländer sind Slawen! Jedes Jahr zeigt eine Vermehrung der mechanischen Einrichtungen, zu deren Handhabung unqualifizierte Arbeit ausreicht."

Unter was für Verhältnissen schuftet diese Armee von Lohnsklaven? Der Bericht sagt es uns. „Während der Untersuchungsperiode haben 50 000 = 29 Prozent von den 173 000 Hochofen- und Stahlarbeitern, die dieser Bericht umfaßt, gewohnheitsmäßig sieben Tage in der Woche gearbeitet, und 20 Prozent waren 84 Stunden oder mehr in der Woche beschäftigt, was in der Tat eine Zwölfstundenarbeit an jedem Tag der Woche mit Einschluß des Sonntags bedeutet. Dieser Übelstand wurde noch dadurch vermehrt, daß die siebentägige Arbeit sich, wie die Untersuchungskommission feststellte, nicht auf die Hochofenabteilung beschränkte, wo aus technischen Gründen eine ununterbrochene Arbeit nötig ist, und wo 88 Prozent der Angestellten sieben Tage arbeiten; sondern es stellte sich heraus, daß in beträchtlichem Umfang auch in anderen Abteilungen, wo derartige technische Gründe nicht geltend gemacht werden können, produktive Arbeit am Sonntag so gut wie in der Woche betrieben wird ... Die Qual eines zwölfstündigen Tages und einer siebentägigen Woche wird noch größer durch die Tatsache, daß alle Woche oder alle zwei Wochen, je nach dem Modus, wonach die Arbeiter der Tagesschicht die Nachtschicht übernehmen und umgekehrt, die Arbeiter 18 oder 24 Stunden hintereinander bei der Arbeit bleiben..."

Der Bericht sagt weiterhin, daß einige von den Stahlwerken sofort nach Beginn der Untersuchung des Arbeitsbüros ankündigten, sie würden ihren Leuten Sonntagsruhe bewilligen. „Es ist aber von den Fabrikanten nichts getan und nichts vorgeschlagen worden, um den Prozentsatz der Arbeiter zu vermindern, die 72 Stunden und mehr in der Woche arbeiten.

„Die hier beschriebenen Verhältnisse sind um so bezeichnender und charakteristischer für die Eisen- und Stahlindustrie, wenn wir bedenken, daß sich in den anderen Industrien seit Jahren eine Tendenz auf kürzere Arbeitszeit geltend gemacht hat. Vor Jahren ist der Zehnstundentag beinahe obligatorisch geworden; seitdem haben weitere Verkürzungen den Arbeitstag auf neun und in vielen Fällen

auf acht Stunden gebracht, und zu diesen Verkürzungen ist ein halber Feiertag am Samstag gekommen. Zu dieser allgemeinen Tendenz in den anderen Industrien steht es also in schneidendem Kontrast, wenn man in einer großen grundlegenden Industrie, wie es der in diesem Bericht behandelte Teil der Eisen- und Stahlindustrie ist, findet, daß nur etwa 14 Prozent von den 173 000 Arbeitern weniger als 60 und fast 43 Prozent 72 Wochenstunden und mehr arbeiten . . ."

Unter so unerträglichen, menschenunwürdigen Zuständen müssen die Stahlarbeiter schuften. In diesen Höllenflammen, inmitten eines wahnsinnigen, ununterbrochenen Lärms müssen sie sich alle Tage ihr bißchen Brot verdienen. Sie dürfen keinen Augenblick aufschauen. Die elenden autokratischen Unter-„Treiber" stehen immer hinter ihnen, um sie mit Flüchen anzuspornen, wenn sie sich ein wenig verschnaufen wollen; positiver Ungehorsam zieht sofortige Entlassung nach sich. Die jungen Arbeiter halten diese Nervenanspannung vielleicht eine Weile aus; von den alten sind einige so abgestumpft und abgehärtet, daß es auf sie keinen Eindruck mehr macht, die meisten aber werden bald krumm und alt und bekommen jenen leeren, flimmrigen Blick, der für die hoffnungslos Geknechteten charakteristisch ist, während in anderen Augen der Haß brennt gegen die Klasse und das System, die sie bedrücken. Den ganzen Tag lang steht diese menschliche Fleischmasse den Maschinen zur Verfügung, die, sobald sie nicht mehr auf der Höhe sind, sogleich durch neue ersetzt werden. Genau dasselbe geschieht mit dem Arbeiter, der das „Beschleunigungssystem" nicht mehr aushält; er wird auf die Straße geworfen und darf verhungern. Nur wenige sind darunter, die ihre Arbeit nicht in erschöpftem Zustande verlassen und nach Hause wanken, wo sie ein dürftiges Mahl einnehmen und sich dann todmüde niederlegen, um am anderen Morgen in derselben hoffnungslosen Lage aufzuwachen. Sie haben keine Zeit für sich, sie können kaum über etwas nachdenken, sie kennen ihre Familien kaum, und ihre Kinder wachsen auf, fast ohne daß sie sie sehen; die meisten von diesen Arbeitern haben aufgehört, menschliche Lebewesen zu sein, und sind tote Automaten geworden.

Weit entfernt davon sitzt Carnegie auf seinem Schlosse Skibo in Schottland, einem prächtigen Gut von mehr als 35 000 Morgen, mit Gärten, schmucken Terrassen, Grotten, Laubwäldern, Forellenbächen und Gebirgen, und redet von Frieden und Wohlwollen. Kein gemeiner Anblick und kein unangenehmes Geräusch stört den Herrn von Skibo, den ein bezahlter Dudelsackpfeifer, der unter seinem Fenster die lieblichsten Weisen spielt, des Morgens erweckt. Auch in seinem herrlichen Palast in New York kann Carnegie so zierlichen Unsinn sich entfleußen lassen wie jene Predigt am amerikanischen Danksagetag, am 29. November 1912, wo er (zum Gedrucktwerden) sich also vernehmen ließ: „Diese Erde wird von Tag zu Tag himmlischer — so viel gute Männer und Frauen kenne ich, die für andere wirken." Am selben Tage empfing er ein Telegramm von A. P. Moore, dem Herausgeber der Pittsburger Zeitung „Der Führer", der ihn fragte, warum er, anstatt der Expräsidenten der Vereinigten Staaten und ihrer Witwen — wogegen die öffentliche Meinung protestierte — nicht lieber seine verstümmelten Arbeiter oder die Witwen und Kinder der in den Stahlwerken Getöteten mit Pensionen bedächte, da diese Männer ihm seinen Reichtum machen hülfen.

Solches war, bis heute, die Laufbahn Andrew Carnegies, des unerreichten Wohltäters der Welt.

Trotzdem wäre es ungerecht, ein zu schweres Urteil über Carnegie persönlich zu fällen und das Milieu, das System und die Anschauungen, unter denen er tat, was er tat, außer acht zu lassen. Früher herrschte die einfältige Praxis, einen Menschen von seiner Zeit loszutrennen, als wäre er ein Ungeheuer, jenseits der verzweigten Strömungen menschlichen Tuns, die den Einzelnen in seiner Klasse beeinflussen und beherrschen; davon aber ist man mit Recht abgekommen. Um Carnegies Lebensweg genau abzuschätzen, muß man das ganze kapitalistische System, wovon er ein Teil ist, mitumfassen und mitbewerten und den Methoden Rechnung tragen, die ihm eingeimpft worden sind. Dabei ist und war das einzige, was das Individuum, das diese Praktiken und Taktiken benutzt, heraushebt, sein Gelderfolg. Daß Carnegie diese Probe bestanden hat, läßt sich nicht leugnen.

Sechzehntes Kapitel

DAS AMERIKANISCHE PROLETARIAT

Zwischen der Klasse der Magnaten, die den Reichtum der Vereinigten Staaten besitzen oder beherrschen, und dem Proletariat liegt eine so breite und tiefe Kluft, daß selbst der kühnste und bedeutendste Wortführer der kapitalistischen Klasse die Torheit eines Versuches erkennt, die Angehörigen der Arbeiterklasse mit der unsinnigen Hoffnung zu täuschen, sie könnten sich von ihrer dienenden Stellung losreißen und selbst Kapitalisten werden. Für einige der Arbeiter hätte dies in längst vergangenen Tagen ausführbar sein können, als die Werkstätten noch mit den einfachsten und billigsten Werkzeugen betrieben wurden und deshalb wenig Kapital notwendig war. Aber heutzutage sind ungeheure Geldsummen nötig, um Industrieanlagen auszustatten und zu betreiben; selbst mittlere Kapitalisten mit ihren Hilfsquellen von Hunderttausenden oder Millionen Dollar können nicht hoffen, mit den Trusten und ihrem angehäuften Kapital von Milliarden den Wettbewerb aufzunehmen. Es gibt in den Vereinigten Staaten vielleicht sechstausend Millionäre, aber sie sind zum größten Teil unbekannt und treten nicht hervor, und man kann sie passend als Abhängige und Untergebene, wenn nicht als Trabanten der großen Multimillionär-Magnaten bezeichnen. Kostbarer städtischer Grundbesitz oder Fabriken oder große Warenhäuser mögen ihnen gehören, oder sie mögen Aktionäre in einer oder der andern Art von Gesellschaften sein; trotz alledem sind sie nicht die Männer, die die suveräne Herrschaft über die Hilfsquellen und den Reichtum der Nation ausüben.

Die unbeschränkte Herrschaft über den Reichtum

Diese Herrschaft ist in den Händen von weniger als einem Dutzend Magnaten vereint, unter denen John D. Rocke-

feller und J. Pierpont Morgan die bedeutendsten sind. Als tatsächliches Haupt der Standard Oil Company hat Rockefeller mit seinen Handelsgenossen die Herrschaft oder doch die Hauptstimme in einer großen Anzahl angeschlossener oder Hilfs-Truste, mit Einschluß gewerblicher Truste — Eisenbahnen, Straßenbahnen, Gas- und Elektrizitäts-Anlagen —, die alle zusammen eine ungeheuer große Vereinigung von Gesellschaften bilden. Das besondere United States Congressional Committee on Banking and Currency berichtete kürzlich, daß J. Pierpont Morgan und John D. Rockefeller zusammen mehr als ein Drittel — 36 Prozent — des tatsächlichen Vermögens und der Naturhilfsquellen der Vereinigten Staaten beherrschen. Die allmächtigen kapitalistischen Gruppen, an deren Spitze diese Männer stehen, wirken in gutem Einvernehmen miteinander und befolgen dasselbe Verfahren. Die Gesamt-Aktiva, die sie beherrschen, werden auf 39 711 328 678 Dollar berechnet und umfassen 15 636 853 814 Dollar in Industrie und öffentlichen Anlagen; 17 250 000 000 Dollar in Eisenbahnbesitz; 4 000 911 932 Dollar in Bank- und andern finanziellen Unternehmungen; 1 500 949 342 Dollar in Bergwerks- und Ölbetrieben und 1 322 613 000 Dollar in verschiedenem anderen Besitz. In den Protokollen der genannten Kommission werden viele von diesen Gesellschaften als „Morgan-Geschäft" bezeichnet, viele als „Standard Oil-", einige als „Gould-", einige als „Vanderbilt-", andere als „Hill-" und „Guggenheim"-Besitz und noch andere als „Ryan und Belmont-" oder als „Unabhängige Geschäfte". Die Tatsachen zeigen aber, daß die Morgan-Rockefeller-Anteile beherrschenden Einfluß haben und miteinander verbunden arbeiten.

J. Pierpont Morgans Diktatur

Morgan persönlich beherrscht — nach den der Kommission vorgelegten Berichten — direkt die ungeheure Summe von 22 245 000 000 Dollar. Die von Morgan beherrschten *Five banks*- und Banktrust-Gesellschaften verfügen über alle Hilfsmittel dieser Summe und haben in 112 Gesellschaften 341 Direktorstellen. Die Firma J. Pier-

pont Morgan & Co. hat allein 63 Direktoren in 39 Gesellschaften, welche über alle Hilfsmittel oder über die Kapitalisierung von 10 036 000 000 Dollar verfügen. Eine Ergänzung dieser ungeheuren Geldmacht und dieses Kapitals wird durch Morgans indirekte Beherrschung noch weiterer Hilfsquellen gebildet. Achtzehn Gesellschaften und Privatfirmen, die eng mit ihm verbunden sind, bilden eine Vereinigung von 746 Direktorstellen in 134 Gesellschaften, welche über alle Hilfsmittel oder über die Kapitalisierung der verblüffenden Summe von 24 325 000 000 Dollar verfügen.

Das gesamte jährliche Einkommen von Großbritannien beträgt 950 000 000 Dollar, das der Vereinigten Staaten 900 000 000, das Deutschlands 1 800 000 000, das Frankreichs 850 000 000 und das Italiens 450 000 000 Dollar. Morgan verfügt über viermal soviel, als die Einkommen der genannten vier europäischen Nationen zusammen betragen; er verfügt über zwanzigmal soviel, als die Jahreseinnahme der Vereinigten Staaten beträgt. In seiner Eigenschaft als Bankier hat Morgan in seinen Bankhäusern für 162 000 000 Dollar Depositen; diese Summe stellt die Depots von Gesellschaften und Privatpersonen dar. Diese 162 000 000 Dollar sind totes Kapital, das bei seiner Firma angelegt ist.

Nach den Steuerergebnissen von 1904 — den letzten, die zugänglich sind — wurde der Gesamtreichtum der Vereinigten Staaten auf 107 104 211 917 Dollar geschätzt. Gegenwärtig kann er auf mehrere Billionen Dollar höher geschätzt werden. Wir sehen also, daß die beiden kapitalistischen Gruppen, an deren Spitze John D. Rockefeller und J. Pierpont Morgan stehen, direkt oder indirekt über mehr als ein Drittel dieser ungeheuren Summe verfügen. Mit dieser Angabe wird durchaus nicht behauptet, daß diese beiden Gruppen die Gesamtheit der Banksysteme, die Eisenbahn-, Industrie-, Bergwerk-, Wasserkraft- und die andern Vermögen besitzen. Ihr Besitz ist zweifellos ungeheuer groß, aber zwischen Besitz und Herrschaft besteht ein sehr bemerkbarer Unterschied. Der in Anlagen vorhandene Besitz eines beträchtlichen Teiles dieser Vermögen

gehört Tausenden von Millionären und Multimillionären in allen Teilen der Vereinigten Staaten. Andere Teile des Kapitals sind im Besitz einer beträchtlichen, aber abnehmenden Anzahl von kleinen wohlhabenden Aktionären. Aber der überwiegende Besitz und die unumschränkte Herrschaft befinden sich in den Händen und zur Verfügung einiger weniger größter Magnaten. Mit ihnen verbunden oder unter ihnen steht eine Reihe weiterer Magnaten, wie James J. Hill, der die Eisenbahnen des Nordwestens beherrscht; die Familie Armour, die den „Beef Trust" beherrscht; die Vanderbilts, Goulds, Astors, Thomas F. Ryan und andere Multimillionäre dieser Art, von denen jeder in seiner Sphäre mächtig ist, die aber in verschiedener Weise niedrigere und untergeordnetere Schichten beherrschen als Rockefeller und Morgan.

Der heiliggesprochene Kapitalismus

Da das Proletariat von der klaren Erkenntnis aller dieser Tatsachen und Verhältnisse durchdrungen ist, wissen die erfahrenen Anhänger des bestehenden Systems sehr wohl, wie abgeschmackt es ist, bei der alten Ausflucht zu bleiben, daß die Arbeiter selbst Kapitalisten werden können — eine Ausflucht, die sich durch die Verhältnisse sofort als irreleitend und unsinnig erweist. Daher haben die milder gesinnten Magnaten den Versuch, das Proletariat nach dieser Richtung hin mit den herrschenden Verhältnissen auszusöhnen, aufgegeben und vor einigen Jahren angefangen, eine neue Politik zu verfolgen. Mit einer Dreistigkeit, die derjenigen entspricht, die sie bei der Ausgabe von ungeheuren Mengen nur nominell erhöhter Aktien anwandten, sind sie kühn ausgezogen, sogar den Himmel zu annektieren, indem sie erklärten, daß den Männern und Frauen von großem Reichtum dieser Reichtum von Gott anvertraut sei, damit sie als Verwalter für das übrige Volk handelten. Dies war die berühmte Erklärung, die George F. Baer, der Titularchef des Kohlentrusts, im Jahre 1902 während des Streiks der Kohlenarbeiter abgab. Der Gedanke war jedoch durchaus nicht originell; er war den von der Geistlichkeit

oft verbreiteten Lobpreisungen philanthropischer Kapitalisten entlehnt. Seit der Zeit hat man den Gedanken noch so weit verbessert, daß man die Eigenschaft eines Verwalteramtes fallen ließ und das Dogma auf ein Gottesgnadentum beschränkte.

Als E. H. Harriman vor einigen Jahren seine ungeheuren Betrügereien ausführte, behauptete sein — nebenbei bemerkt, sehr berühmter — juristischer Vertreter, daß „Harriman sich in einer geheiligten Sphäre bewege, in die keinem von uns gestattet sei, einzutreten". Und kürzlich, am 23. November 1912, bei der gerichtlichen Verhandlung in dem von der Regierung der Vereinigten Staaten zur Auflösung des Mähmaschinen-Trusts eingeschlagenen Verfahren, wurde ein von E. N. Wood, dem Sekretär der internationalen Mähmaschinen-Gesellschaft, stammender Brief vorgebracht, in dem Wood geschrieben hatte, daß die Bildung des Trusts sich „in Übereinstimmung mit der göttlichen Weltordnung" befände.

In einem orthodoxen, religiösen Zeitalter hätte man diesen weitgehenden Ansprüchen auf göttliches Recht unter den Abergläubischen und Unwissenden mit einiger Wirkung Nachdruck verleihen können. Aber in dieser bilderstürmenden, rationalistischen Zeit sind sie mit unbändigem Gelächter aufgenommen worden. In einer Periode, in der man das Gottesgnadentum der Könige nicht ernsthaft nimmt, kann man nicht wohl den Geldkönigen das zugestehen, was man den erblichen Königen verweigert.

Nur wenn man die unerträglichen Bedingungen, unter denen das amerikanische Proletariat zu leben gezwungen ist und den leidenschaftlichen Geist des Grolls und der Empörung kennt, der in großen Kreisen desselben in der Tiefe glimmt und immer höher anschwillt, versteht man, warum die großen Magnaten, nachdem sie alle andern Methoden versucht haben, sich als auserwählte Statthalter der Gottheit erklären, in einem letzten verzweifelten Versuch, den Verstand und den Arm des Proletariats zu lähmen, indem sie für ihre Person und ihren Reichtum religiöse Ehrfurcht anrufen.

Das ländliche Proletariat

Die ökonomischen Verhältnisse haben sich in den Vereinigten Staaten mit solcher Geschwindigkeit bewegt, daß es jetzt ein großes und deutlich erkennbares ländliches Proletariat gibt, das im Begriffe ist, sich in Mitgefühl und in den Zielen mit dem gewerblichen Proletariat der Städte rasch zu verbünden. Wohl hat es immer eine große ländliche Arbeiterbevölkerung gegeben — eine Bevölkerung ländlicher Lohnempfänger, die sich von vielleicht einer Million im Jahre 1820 auf ungefähr 5 Millionen oder weniger im Jahre 1910 vermehrt hat. Aber bis in die neueste Zeit hinein stand sie abseits von dem gewerblichen Proletariat, da sie glaubte, daß sie mit den Arbeitern in Fabriken, Bergwerken, Werkstätten oder an Eisenbahnen nichts gemein habe. Bis vor zwei Jahrzehnten glaubten viele der Landarbeiter — wenn man sie als Ganzes betrachtet und die 2 Millionen Neger unter ihnen ausnimmt — aufrichtig, daß es in den Vereinigten Staaten außerordentlich günstige Gelegenheiten zum selbständigen Vorwärtskommen gäbe. Jahrelang waren von allen Seiten glühende Zeitungsartikel und politische Reden erschienen, die die unbegrenzten günstigen Gelegenheiten beschrieben: wie im Westen und Südwesten viele Strecken öffentlichen Gebietes lägen, die auf Ansiedlung warteten, und wie dieses Land frei in Besitz genommen oder mit sehr geringen Kosten erworben werden könne. Den ländlichen Elementen wurde das Ideal vorgehalten, daß jeder Mann, der es wünscht, seine eigne Farm haben könne. Horace Greeleys Ausspruch: „Gehe nach dem Westen, junger Mann", war ein bündiger Ausdruck dieses allgemein herrschenden Glaubens. Und dieser Glaube lebte noch lange als Tradition fort, obgleich eine Anzahl volkswirtschaftlicher Veränderungen zusammen wirkten, um ihn wertlos zu machen. Große Scharen von eingeborenen und eingewanderten Farmern und Landarbeitern wanderten tatsächlich nach den westlichen Staaten. In der Regel fanden sie, daß ungeheure Flächen des besten und am leichtesten zugänglichen Landes schon von Eisenbahn- und andern Gesellschaften erworben worden waren, die es auf

Grund von staatlichen Landbewilligungen besaßen, welche gewöhnlich in betrügerischer Weise durch käufliche Gesetzgebung oder durch amtliche strafbare Nachsicht erlangt waren. Begünstigte Privatpersonen erwarben gleichfalls ausgedehnte Landbewilligungen. Reichlich 200 Millionen Morgen gingen auf diese Art in den Besitz auswärts lebender Grundbesitzer über, von denen die Ansiedler das Land oft zu übertrieben hohen Preisen kaufen mußten.

In den Jahren 1891—1893 wurde die letzte große Fläche nationalen öffentlichen Gebietes — der jetzige Staat Oklahama — der Ansiedlung erschlossen; ein großer Teil dieser Fläche wurde ebenfalls Eigentum auswärtiger Grundbesitzer. Die Verfügung über diese große Landstrecke erschöpfte tatsächlich die zu Gebote stehende Fläche öffentlichen Gebietes. Gleichzeitig waren andere Faktoren in Tätigkeit, die rasch darauf hinarbeiteten, ein landwirtschaftliches Proletariat hervorzubringen. Primitive Geräte genügten nicht mehr für die Landwirtschaft; um die Landwirtschaft in modernem Maßstabe zu betreiben, waren kostbare Werkzeuge und Maschinenkraft erforderlich; um diese zu erlangen mußte der Farmer oft Schulden machen. Gleichzeitig waren die hohen Frachtsätze der Eisenbahnen und die Erpressungen von Getreidespeicher-Kompanien und allen möglichen Vereinigungen und Trusten für die große Masse der Farmer eine schwere Last, die von dem, was er produzierte, die Sahne abschöpfte.

Mehr als ein Drittel Pächter

Die Folge dieser und anderer zusammenwirkender Umstände ist, daß, wie aus der Volkszählung von 1910 hervorgeht, nicht weniger als 2 349 245 von den 6 362 000 Farmen der Vereinigten Staaten von Pächtern betrieben werden — eine Zunahme von 320 000 Pächtern seit 1900. Das Anwachsen der Pächterbevölkerung hat seit 1880 beständig zugenommen und jetzt einen so hohen Grad erreicht, daß die Pächter ein Drittel der ackerbautreibenden Bevölkerung der Vereinigten Staaten bilden.

Dieses ist ein wesentlich anderer Zustand als der, auf

den man vor vierzig Jahren hinwies: daß jeder Landwirt Gelegenheit habe, Eigentümer einer Farm zu werden.

Das Überwiegen der Pachtwirtschaft zeigt sich am deutlichsten darin, daß sie besonders zahlreich in ausgesprochenen Ackerbaustaaten und vorzugsweise in den reichen Baumwolle-, Mais-, Weizen-, Tabak- und Obstlandstrichen auftritt. In einem Gesamtgebiet von 1080 Kreisen, das sich von Virginia bis an die Grenzen von Texas erstreckt (wobei die Gebirgsgegenden nicht mitgerechnet sind) gibt es 700 000 Pächter, von denen mehr als 500 000 Neger sind. Diese Gegend bildet den sogenannten „Schwarzen Gürtel" — d. h., es sind dies die Staaten, die eine dichte Negerbevölkerung haben. Es ist die Gegend, die die Baumwolle und in ausgedehntem Maße die Tabakernte der Vereinigten Staaten erzeugt. Die früheren großen Farmen sind in solche Unterabteilungen zerlegt, daß die Durchschnittsgröße einer Pachtung, auf der Baumwolle gebaut wird, nur zwischen 15 und 17 Morgen schwankt. Der Besitzer des Landes ist gewöhnlich der Dorf- oder Stadtbankier oder Ladeninhaber, und er fordert folgenden Tribut: Wenn der Pächter mit eignem Pfluge, Maulesel und Düngemittel versehen ist, dann gibt er dem Besitzer für die Benutzung des Landes und für ein sehr minderwertiges Gebäude ein Drittel der Baumwollernte, ebensoviel dort, wo Getreide gebaut wird, von der Getreideernte und ein Viertel der Maisernte. Aber wenn der Besitzer Pflug, Maulesel und Düngemittel liefert, dann erhält der Besitzer die Hälfte der Ernte und häufig noch ein Pachtgeld in der Form einer Tantieme von 1 bis 3 Dollar für den Morgen. Die 700 000 Pächter im Süden produzieren jährlich 350 Millionen Dollar in Ernten. Die jährlichen Einnahmen des einzelnen Pächters belaufen sich auf 450 bis 500 Dollar, aber von dieser Summe gehen von einem Drittel bis zur Hälfte oder mehr in Bargeld oder seinem Äquivalent an den Besitzer. Nachdem der Pächter seine Pacht und andere Unkosten bezahlt hat, behält er weniger als 225 Dollar für seine Jahresarbeit und muß aus dieser Summe noch seine Hilfskräfte bezahlen, wenn er keine Familie hat, die ihn in der Feldarbeit unterstützt. Und hier mag erwähnt werden, daß der in der europäischen

Landbevölkerung so bemerkenswerte Zustand, daß Frauen auf dem Felde arbeiten müssen, in den Vereinigten Staaten in voller Wirkung ist, obgleich er nicht ebenso entschuldigt werden kann wie in Europa, wo der Militärdienst die Männer in die Armee treibt. Es gibt in den Vereinigten Staaten mehr als 700 000 Frauen, die in der Landwirtschaft beschäftigt sind.

Sehr viele Landbesitzer im Süden erhalten nicht nur Pachtgeld, sondern belasten in ihrer Eigenschaft als Bankiers und Warenhausbesitzer den Pächter noch mit einer Abgabe von 10 bis 100 Prozent für alles, was er kauft oder leiht. Das unvermeidliche Resultat ist, daß der Pächter in das größte Elend gerät und rasch in einen Zustand getrieben wird, der vollständiger Verarmung sehr nahekommt.

Wenn man die ungefähr 500 000 Neger unter den Pächtern im Süden abzieht, sind die von der Gesamtzahl der 2 349 245 Pächter in den Vereinigten Staaten Übrigbleibenden hauptsächlich Weiße.

Das verhältnismäßig ungeheuer große verpachtete Gebiet

Ohne hier auf eine erschöpfende Darlegung des Pachtbesitzes in den Vereinigten Staaten einzugehen können doch von den Zuständen, die in anderen reichen ackerbautreibenden Staaten herrschen, noch einige auffallende Tatsachen erwähnt werden. Der nördliche Zentralbezirk ist eins der wichtigsten ackerbautreibenden Gebiete von allen. Er umfaßt die zwölf Staaten Ohio, Indiana, Iowa, Illinois, Michigan, Wisconsin, Nebraska, Kansas, Missouri, Minnesota, North Dakota und South Dakota. In diesem Gebiete werden zwei Drittel der Weizenernte der Vereinigten Staaten hervorgebracht, ein sehr bedeutender Teil der Gerstenernte, sieben Zehntel der Maisernte, acht Zehntel der Haferernte und sechs Zehntel der Heu- und Futterernte. Dieses fruchtbare Gebiet ist in hohem Maße die Kornkammer der Nation. Es liefert den größten Teil des Brotkornes und sehr viele Erzeugnisse der Milchwirtschaft und Obst. In Michigan und Wisconsin sind nicht ganz 20 Prozent der Farmer Pächter, und in Ohio, Minnesota

und South Dakota beinahe 30 Prozent. In den Staaten von Nebraska hingegen gibt es 38,1 Pächter unter je 100 Farmern; in Iowa 37,8, in Kansas 36,8, in Indiana 30,0, in Missouri 29,9 und in Illinois 41,1 unter je 100. Es sind andere reiche ackerbautreibende Staaten vorhanden, in denen die Hälfte der Farmer oder mehr Pächter sind, wie in Arkansas (unter je 100 Farmern 50 Pächter) und in Louisiana (unter je 100 Farmern 55,3 Pächter). In Oklahoma (das, wie wir gesehen haben, bis 1891/93 öffentliches Gebiet war) gibt es jetzt 104 137 Pächter oder 54,8 unter je 100 Farmern. Texas allein hat 219 575 Pächter, oder 52,6 unter je 100 Farmern. Wenn diese Zahlen auch hoch sind, so werden sie doch noch durch die für die Staaten Alabama, South Carolina, Georgia und Mississippi übertroffen — alles fruchtbare Baumwollstaaten —, wo das Verhältnis der Pachtungen zwischen 60 und 70 Prozent beträgt.

Ein ständiges ländliches Proletariat

Hier gibt es ein klar bestimmtes ländliches Proletariat. Seine Lage ist in mancher Hinsicht viel schlimmer als die des gewerblichen Proletariats. Große Scharen sehen niemals Geld, und alle stehen hilflos und wehrlos unter dem zermalmenden Druck des Pacht-, Anteil- und Wuchersystems. Sie können nicht hoffen, Eigentümer des von ihnen bestellten Landes zu werden, da gerade in den Gebieten, wo der Durchschnittspreis für Ackerland am höchsten, Pachtbesitz am zahlreichsten ist.

In North Dakota zum Beispiel, wo das Ackerland auf 25,70 Dollar für den Morgen geschätzt wird, sind unter je 100 Farmern 15 Pächter, in Michigan, wo der Preis 32 Dollar für den Morgen beträgt, 16 Pächter. In South Dakota beträgt der Preis des Landes 34,70 Dollar für den Morgen; dort sind beinahe 25 von 100 Farmern Pächter. Der Durchschnittswert des Ackerlandes in Kansas beträgt 35,50 Dollar für den Morgen; in diesem Staate sind beinahe 37 Prozent der Farmer Pächter. Das Ackerland von Iowa hat einen Durchschnittsverkaufswert von 83 Dollar

für den Morgen, der Anteil der Pächter in diesem Staate beträgt beinahe 38 Prozent. In Illinois, wo das Ackerland durchschnittlich auf 94,90 Dollar für den Morgen geschätzt wird, sind unter je 100 Farmern beinahe 42 Pächter.

Die Lage des Pächters ist daher im allgemeinen offenbar hoffnungslos. Er kann nicht hoffen, ein Farmbesitzer zu werden, wenigstens nicht in den Vereinigten Staaten. Allerdings bietet Kanada einen Ausweg, wohin seit 1897 784 139 Ansiedler aus den Vereinigten Staaten ausgewandert sind, um den Ackerbau in den westlichen kanadischen Provinzen in Angriff zu nehmen. Dies ist an und für sich eine bedeutsame Tatsache; die landwirtschaftliche Wanderbewegung, die so lange in die Vereinigten Staaten geführt hat, besteht jetzt in der Auswanderung aus den Vereinigten Staaten. Die Hauptmasse der amerikanischen Ansiedler, die nach Kanada gehen, bestand und besteht jedoch aus amerikanischen Farmbesitzern, die ihr Ackerland haben verkaufen können und sich mit dem Ertrage in Kanada niedergelassen haben, wo unbesiedeltes, fruchtbares Land für einen geringeren Preis erlangt oder frei in Besitz genommen werden kann. Der wirkungsvolle Betrieb des Landbaus auf dem Prärieboden von Kanada erfordert die neusten landwirtschaftlichen Maschinen und damit eine Ausgabe von wenigstens einigen Tausend Dollar. Der amerikanische Pächter, der kein Geld und gewöhnlich Schulden hat, kann sich diese günstigen Gelegenheiten in Kanada nicht zunutze machen. Er muß an den Boden gefesselt bleiben.

Außer den 2 Millionen Pachtfarmen in den Vereinigten Staaten gibt es 1 327 439 andere Farmen (unter im ganzen 3 933 705 Eigentumsfarmen), die mit Hypotheken belastet sind. Die Besitzer dieser Farmen sind jedoch rechtlich und psychologisch Eigentümer und können nicht unter das ländliche Proletariat gerechnet werden.

Das Los eines Pächters ist im allgemeinen und besonders in den reichen ackerbautreibenden Staaten ganz verzweifelt. Um die geforderte drückende Pacht zu bezahlen, muß er den Boden bis auf das Letzte, das er hergeben will, auspressen; er kann es sich nicht gestatten, irgendeinen Teil seines Landes ruhen zu lassen; auch kann er keine wech-

selnde Fruchtfolge haben, da seine Farm nicht groß genug ist. Diese beständige Ausnutzung des Bodens hat zur Folge, daß er seine Fruchtbarkeit rasch verliert. Darin liegt ein Grund, weshalb die Versorgung mit Nahrungsmitteln nicht mit dem Bedarf der zunehmenden Bevölkerung Schritt gehalten hat und weshalb nach wenigen Jahren die Vereinigten Staaten aufgehört haben werden, Nahrungsmittel zu exportieren, und gezwungen sein werden, sie zu importieren. Dies zeigt sich auffallend in der Statistik der Produktion und des Exports. Vor zehn Jahren produzierten die Vereinigten Staaten 500 000 000 Bushel Weizen und exportierten 37,5 Prozent; sie produzierten damals 2 500 000 Bushel Mais und exportierten 17 Prozent. Heute erzeugen die Vereinigten Staaten 700 000 000 Bushel Weizen, von denen sie 17 Prozent exportieren; und von der gegenwärtigen Produktion von 2 750 000 000 Bushel Mais exportieren sie nur 3 Prozent.

Pächtervereine

Schon in Texas und in den benachbarten Staaten haben die Pächter Landpächterverbände gebildet, die in der Organisation den Gewerkschaften der Fabrik- und Bergarbeiter ähnlich sind. Diese Tatsache ist im höchsten Grade bedeutungsvoll; sie zeigt, daß eine beträchtliche Anzahl der Pächter sich zum Proletariat rechnet und sich bereit macht, eine Verbindung mit dem gewerblichen Proletariat herzustellen. Dieses ist an und für sich ein stark revolutionärer Schritt, aber das ausgesprochene Ziel der Pächterverbände hat sogar einen noch stärkeren revolutionären Charakter. Diese Verbände verlangen, daß der Besitz des Landes sich nur auf Benutzung und nicht auf geschriebene Ansprüche gründe. Eine solche Forderung bedeutet einen Umsturz des ganzen bestehenden Systems des Landbesitzes, und diesen kann nur eine vollständige Umwälzung herbeiführen. Eine solche Umwälzung wird nur durch Zuziehung des gewerblichen Proletariats erreicht werden, aber das rasch an Boden gewinnende gewerbliche Verbandwesen verspricht beide Elemente in einer mächtigen Bewegung zu vereinigen.

Die Landarbeiter

Zu derselben Zeit droht Unruhe von einem beträchtlichen Teile der Landarbeiter. Die Volkszählung von 1900 ergab eine Gesamtsumme von 4 410 877 landwirtschaftlichen Lohnarbeitern. Von dieser Zahl waren 663 209 Mädchen oder Frauen. Im Gegensatz zu den in der Fabrikindustrie herrschenden Verhältnissen ist nur ein kleiner Teil der Landarbeiter im Auslande geboren. Selbst in den Staaten im äußersten Osten, wo die Landwirtschaft nicht in so ausgedehnten Unternehmungen wie in den westlichen Staaten betrieben wird, ist die Tendenz zur ständigen Abnahme der Landarbeiter bemerkbar. In den Bezirken vollends, in denen es ausgedehnte Farmen gibt und in denen der Prärieboden die Benutzung landwirtschaftlicher maschineller Geräte leicht macht, wird jetzt diese Tendenz entschieden bemerkt.

Maschinelle landwirtschaftliche Hilfsmittel

Die fortdauernde Einführung und Benutzung neuerer landwirtschaftlicher Maschinen, die beständig Verbesserungen erfahren, macht es unvermeidlich, daß der Bedarf an Handarbeit dauernd abnimmt. Maschinen, die noch vor wenigen Jahren als die modernsten angesehen wurden und die ein gewisses Maß von Handarbeit ersetzten, gelten jetzt als veraltet. Es werden mechanisch bewegte Pflüge angefertigt, die mit einem Schlage mehrere, sechs Zoll tiefe Furchen in den Boden schneiden und, mit starkem elektrischen Licht versehen, Tag und Nacht betrieben werden können. Diese Traktorpflüge sind ebenso wie Traktor-Sämaschinen, -Mähmaschinen und -Garbenbinder bei großer Ersparnis von Zeit und Geld für die Bewirtschaftung sehr großer Flächen wunderbar geeignet und bringen die kleinen und sogar die mäßig großen Farmen in einen deutlichen Nachteil im Wettbewerb mit den sehr großen. Die Einführung dieser Maschinen bedeutet eine noch größere Verdrängung ländlicher Arbeit und weist darauf hin, daß die Zeit gekommen ist, in der Kapitalisten die Landwirtschaft

auf riesenhafter Stufenleiter betreiben werden; und in der Tat hat bereits eine Anzahl von Gesellschaften zur Anlage ihres Geldes damit den Anfang gemacht.

Auf diese Weise geht die Nachfrage nach ländlicher Lohnarbeit immer mehr zurück. Auf sehr vielen Getreide- und andern Farmen, auf denen landwirtschaftliche Maschinen gebraucht werden, herrscht keine Nachfrage mehr nach den kräftigen, geübten, erfahrenen Landleuten des alten Schlages. Die verlangte Arbeit ist mehr mechanischer Art; es werden Männer gebraucht, die mit Maschinen umzugehen verstehen, denn was das Pflügen, Säen, Pflanzen und Ernten betrifft, so werden diese Verrichtungen von den Maschinen automatisch besorgt. Die Nachfrage nach Arbeitskräften wird am dringendsten zur Erntezeit; jeder Tag, an dem die Hilfe fehlt, zieht dann für den Arbeitgeber einen empfindlichen wirtschaftlichen Verlust nach sich; die Ernte muß innerhalb einer kurzen und beschränkten Zeit eingebracht werden, sonst verfault sie auf dem Boden. Folglich erzeugen diese Umstände in hohem Maße nomadische ländliche Arbeitselemente; zur Erntezeit ziehen Scharen von wandernden Fabrik-, Werkstätten- und Gruben-, Eisenbahn- und anderen Arbeitern, die in ihrem besonderen Beruf keine Arbeit haben, nach den Gegenden, wo Ernten im Gange sind und wo sie einige Dollar auflesen können. Dieselben Maschinenkräfte, die darauf hinwirken, das Bedürfnis nach Feldarbeit herabzusetzen, wirken, wie wir sehen werden, ähnlich auf beinahe alle Gebiete gewerblicher Tätigkeit ein. Die Männer, die auf diese Art entbehrlich werden, wandern oft weite Strecken, um zur Erntezeit Arbeit zu finden. Da es ihnen an Geld fehlt, reisen sie als blinde Passagiere auf Frachtwagen, oder „*hoof it*“, d. h., sie laufen zu Fuß; daher wird die Bezeichnung „*hobo*“ auf sie angewandt. Ein beträchtlicher Teil der Erntearbeit wird von diesen „*hoboes*“ ausgeführt, die nichts mehr oder weniger sind als entlassene oder vertriebene Arbeiter, die heruntergekommen sind, weil sie in ihrem eignen Gewerbe keine Arbeit bekommen können, oder weil sie sich weigern, länger Maschinensklaven zu sein.

Diese Männer sind oft intelligent und aufrührerisch, wohlbelesen, durchdrungen von dem Geiste des Klassenbewußtseins und erfüllt von einem bittern Haß gegen das bestehende System. Viele von ihnen sind Mitglieder der Arbeiterverbände und sind mit den Zielen und Methoden der Streike vertraut. Überall, wo sie hinkommen, säen sie ihre Propaganda in ruhiger, wirksamer Weise aus; wenn sie mit dem ausschließlich ländlichen Proletariat in Verbindung treten, erwecken sie sein Gefühl für Klassenbewußtsein, pflanzen ihm neue Ideen ein und machen aus dem Landarbeiter, der ein gedankenloser, selbstzufriedener, lenksamer Arbeitsmann war, einen bewußten Rebellen. Wo früher Farmbesitzer oder Gesellschaft mit der Unterwürfigkeit und Abgeschlossenheit der Arbeiter rechnen konnten und keiner organisierten Forderung nach kürzeren Arbeitsstunden und höherem Lohn begegnen mußten, müssen sie jetzt (wenigstens in einigen Landstrichen) mit Männern kämpfen, die Denker, gute Organisatoren und geschickte Führer sind. Vereinzelt auftretende Streike auf Farmen sind jetzt durchaus nichts Seltenes; und wenn der arbeitgebende Farmer hartnäckig ist, wird er bald zu der Erkenntnis gebracht, daß es für ihn billiger ist, nachzugeben. Er erlebt es, daß zur Erntezeit, wenn jede Minute zählt, ein Teil seiner landwirtschaftlichen Maschinen plötzlich zusammenbricht oder verschwindet.

Auch im besten Falle sind die Löhne der Landarbeiter sehr gering. Im Süden, wo die Negerarbeit erbarmungslos ausgenutzt wird, erhält der Landarbeiter durchschnittlich 13,10 Dollar monatlich und den dürftigsten Unterhalt. Auf den nördlichen Farmen beträgt der Lohn durchschnittlich 20,73 bis 22,22 Dollar monatlich mit Unterhalt; und im Westen sind die Durchschnittslöhne 31,30 Dollar monatlich mit Unterhalt. Diese Löhne beziehen sich auf die Arbeiter, die für das Jahr gemietet werden. Während der Erntezeit ist der Durchschnittslohn für die Arbeiter, die für die Säson gemietet werden, überall in den Vereinigten Staaten 1,43 Dollar täglich, manchmal mehr, je nach der Fähigkeit und nach besonderen Umständen.

Das Aufhören der ländlichen Abgeschlossenheit

Während sich die Reihen der Landarbeiter so in beträchtlicher Weise aus denen der entlassenen gewerblichen Arbeiter ergänzen, haben auch noch andere Umstände einen mächtigen Einfluß auf die psychologische Neugestaltung der ländlichen Elemente und auf die Entwicklung von Gedanken, Gärungsstoffen und Erstrebungen unter dem besonderen ländlichen Proletariat. Allgemein gesprochen, ist diese Bevölkerung nicht mehr so abgeschlossen und abgesondert, wie sie es vor Jahrzehnten war. Die Ausdehnung der großen und kleinen Städte, die große Ausdehnung des elektrischen *Trolley*-Systems und des Telephons in allen ländlichen Gebieten, die Einführung und Ausgestaltung des ländlichen Postbestellsystems, das die Post selbst bis an die Türen jener ländlichen Heimstätten bringt, die viele Meilen von den Eisenbahnen oder nächsten Postämtern entfernt liegen — alle diese Umstände haben dazu gedient, die alte Atmosphäre des Einsiedlertums zu zerstören, und haben die ländliche Bevölkerung in enge Berührung mit den laufenden Ereignissen, Bewegungen und Gärungsstoffen des Tages gebracht. Überall, wo es eine Wasserkraft, einen Strom oder einen Fluß gibt, ist oder wird eine Fabrik gebaut; einige der Landarbeiter suchen dort Arbeit, und während die Landarbeiter nach den Städten streben, kommen aus den Städten die Arbeiter hinaus, die durch allmähliche, wenn auch unterdrückte Propaganda neue wirtschaftliche Lehren und Ideen verbreiten und die Grundlagen des Glaubens erschüttern, der früher in den Gegenden herrschte, in denen man den arbeitgebenden Farmer oder den Kapitalisten als Wohltäter und Vorgesetzten der Arbeiter ansah. Dies sind nur einige der eng miteinander verbundenen Umstände, die dazu dienen, folgenschwere Veränderungen unter dem ländlichen Proletariat zu bewirken, das in der Tat sehr oft (wie hier kurz angegeben wurde), eine Zusammensetzung aus gewerblichem und ländlichem Proletariat ist.

Das harte Los der Holzarbeiter

In die amtliche Zählung der Landarbeiter sind annähernd 125 000 Bauholzarbeiter, Flößer, Holzfäller und Terpentinarbeiter mit eingeschlossen. Wenn bei der vollen Öffentlichkeit der städtischen Verhältnisse die Arbeiter brutaler, unbarmherziger Unterdrückung unterworfen sind, dann kann man wohl annehmen, daß die Art und Weise der Unterdrückung in den fern im Urwald liegenden Holzfällerlagern sogar noch viel schlimmer ist. In den Terpentinlagern des Südens herrschte lange Zeit ein Zustand der Dienstbarkeit, bei dem die weißen ebenso wie die schwarzen Arbeiter durch bewaffnete Gewalt wirksam zur Arbeit angehalten wurden; und obgleich die Regierung zahlreiche Fälle verfolgt hat, ist es doch durchaus nicht sicher, daß diese Art Sklaverei aufgehört hat. Nur wenn irgendein außergewöhnlicher Streik unter den Holzarbeitern vorkommt, erfährt die ganze Welt etwas von den empörenden Zuständen in diesen Lagern. Die kürzlich in Grabow, Louisiana und in Hattiesburg, Texas von den *Industrial Workers of the World* organisierten Streike haben die schmachvollen Zustände in den Waldlagern aufgedeckt.

Die Holzquellen der Vereinigten Staaten sind tatsächlich von dem Bauholztrust monopolisiert, der sich aus einer Anzahl scheinbar getrennter Gesellschaften zusammensetzt. In dem Lager von Grabow hat man die Arbeiter gezwungen, elf Stunden täglich für einen Lohn von 1 Dollar den Tag zu arbeiten. Aber da dieser Lohn nicht wöchentlich, sondern monatlich ausgezahlt wurde, waren sie gewöhnlich, lange bevor der Monat zu Ende ging, ohne Mittel. Einen bedeutenden Teil ihrer Löhne erhält die Gesellschaft wieder zurück, indem sie für elende Hütten, die ihr gehören und die sie mit dem ehrenvollen Namen „Häuser" bezeichnet, die unerhörte Miete von 15 bis 20 Dollar monatlich erhebt. In diesen ekelerregenden Gebäuden sind die Arbeiter in primitiven Räumen zusammengedrängt, die keine Spur von Kanalisierung oder anderen sanitären Einrichtungen aufweisen. Die dafür geforderte Miete ist ebenso hoch, ja

höher, wie die für leidlich gute Häuser in kleineren Städten, wo der Grundbesitz hohen Wert hat. Ein weiterer großer Teil der bezahlten Löhne wird den Arbeitern dadurch wieder abgezwungen, daß sie in der Zeit zwischen den Zahltagen nichts anderes erhalten als Anweisungen der Gesellschaft, die nur gegen Waren eingetauscht werden können. Da die Gesellschaft ihre eignen Lebensmittel- und Kramläden besitzt, erpreßt sie von ihren Arbeitern einen übermäßig hohen Preis für Lebensbedürfnisse — 20 bis 50 Prozent mehr, als in andern Detailgeschäften verlangt wird.

Ein solches Ausbeutungssystem bedeutet unvermeidlich Sklaverei; kaum kommt der Zahltag heran, so wird der ganze oder beinahe der ganze Lohn für Schulden und Miete in Abzug gebracht. Als kürzlich A. L. Emerson, der Präsident der neuorganisierten Holzarbeiter Amerikas, zu diesen Holzsklaven in Grabow sprach und in sie drang, sich zu organisieren, feuerte eine Schar bewaffneter Mordbuben unter die Menge und tötete drei der Arbeiter. Dann wurde Emerson mit vielen andern Arbeitern unter dem dreisten Vorwand, daß er und seine Verbündeten den Mord veranlaßt hätten, ohne Annahme einer Bürgschaft ins Gefängnis gebracht. Nach dem Verhör wurden sie später freigesprochen. Das Wagnis, für eine bessere Lage der Arbeiter zu agitieren, wird als schweres Verbrechen angesehen; selbst wenn später Freisprechung erfolgt, ist der Hauptzweck, die Angeklagten solange wie möglich im Gefängnis zu halten, um ihre Agitation zu verhindern.

In den übrigen Lagern der Holzindustrie herrschen dieselben Zustände — dieselben Hungerlöhne, dieselben Erpressungen, dieselben vernichtenden Ausbeutungen. In diesen Holzlagern haben die Kapitalisten vor langer Zeit angefangen, das Hilfsmittel anzuwenden, mit dem man in den Lagern der Eisenbahnbauarbeiter und in Bergwerken und Fabriken den Anfang gemacht hat, das Hilfsmittel nämlich, Männer und Frauen der verschiedensten Rassen und Nationalitäten miteinander zu mischen, indem man damit rechnete, daß ihre künstlich genährten Vorurteile und Feindschaften und die Sprachenverwirrung sie verhindern würden, sich zu gemeinschaftlichem Handeln zusammenzu-

schließen. Aber schwerer wirtschaftlicher Druck veranlaßt jetzt die weißen Mitarbeiter, sich ohne Rücksicht auf die Nationalität zu entschlossenem Widerstande zu verbinden; und dieselben Ursachen bringen jetzt, wenn auch in langsamerem und geringerem Grade, Neger und weiße Arbeiter zusammen. Diese letzte Tatsache ist bedeutungsvoll; es gibt 8 Millionen Neger in den Vereinigten Staaten; die großen Kapitalisten machen sich den Vorteil, den sie möglicherweise noch in anderer Hinsicht aus den Rassenvorurteilen ziehen können, so scharfsinnig klar, daß sie hier und da Pläne entworfen haben, um eine besondere Negerpolizei zu bilden, mit dem weiteren Zweck, im Falle eines allgemeinen Streiks oder einer plötzlich ausbrechenden Revolte uniformierte bewaffnete Schwarze gegen die weißen Arbeiter zu verwenden. Aber dieser Plan wird wahrscheinlich mißlingen; der Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse führt jetzt allmählich große Scharen von Arbeitern zusammen; allerdings nicht zu einer vollständigen menschlichen und sozialen Verschmelzung, auch nicht so weit, daß alte Vorurteile vernichtet werden, aber zu einem direkten und einsichtsvollen Verständnis der Tatsache, daß, da alle unter derselben Ausbeutung leiden, auch alle gegen die Macht, die sie unterdrückt, zusammenstehen müssen.

Die Resultate wechselnder Beschäftigungen

Noch ein anderer Umstand hat einen wahrnehmbaren Einfluß auf große Teile der ländlichen Elemente. Sehr viele Holzarbeiter sind Ackersleute, die im Winter Holzfällerarbeit übernehmen. Wenn sie in die Holzlager verschlagen werden, sind sie bitteren Erfahrungen ausgesetzt, die ihnen um so deutlicher bewußt werden, als sie in den Lagern mit gewerblichen Arbeitern in Berührung kommen, von denen sie auf die Ursachen und die Resultate des kapitalistischen Systems aufmerksam gemacht werden. Diese Einflößung von Erfahrungen und Kenntnissen erweitert ihren Horizont und vernichtet ihre alte Fügsamkeit; sie fangen an zu verstehen, was das gewerbliche System wirklich bedeutet, und mit dem tatkräftigsten Enthusiasmus

werden sie häufig Agitatoren und ziehen als feurige Missionare aus, um sowohl das gewerbliche wie das ländliche Proletariat geistig aufzuwecken und zu belehren. Diese Verschiebung und Vermischung von verschiedenen Arten der Arbeit, dieses abwechselnde Durcheinander von ländlicher und gewerblicher Beschäftigung übt die tiefgehendste, zur Gärung treibende Wirkung aus, deren vollen Umfang man bis jetzt noch nicht berechnen kann. Bis vor wenigen Jahren war das ländliche Proletariat gegenüber den Interessen der Mittelstandsbewegung der Farmbesitzer im allgemeinen nachgiebig und sich der Tatsache nicht bewußt, daß es zum Proletariat gehöre. Die großen Veränderungen, die jetzt stattfinden und das ländliche und gewerbliche Proletariat verschmelzen, verkünden das Heranstürzen einer tiefreichenden sozialen Umwälzung, die wohl geeignet ist, die größte Beunruhigung unter den herrschenden Klassen hervorzurufen.

Das gebildete Proletariat

Bevor wir zu einer Betrachtung des gewerblichen Proletariats schreiten, ist es notwendig, kurz auf ein in nebelhafter Bildung begriffenes Proletariat hinzuweisen. Da es die Kraft geistiger Regsamkeit, ein gewisses Maß von Muße und die Fähigkeit zum Agitieren besitzt, hat dieses im Entstehen begriffene Proletariat seinen unverkennbaren Einfluß.

Dieses besondere, wachsende Proletariat ist das „gebildete“ oder „geistige“ Proletariat. Die letzten zugänglichen Listen der Volkszählung berichteten von 1 258 538 Personen, darunter 827 941 männliche, die gebildete Berufe haben. Aber mit der charakteristischen Undeutlichkeit offizieller Berichte machen die Listen keinen Unterschied zwischen den für Lohn arbeitenden „Intellektuellen“ und denen, die ihr eignes Geschäft haben. Wir können aber eine annähernde Schätzung erreichen.

Von den 34 760 Schauspielern, berufsmäßigen Schaustellern usw. sind beinahe alle Lohnempfänger und sich vollständig bewußt, daß sie von der Gnade eines habsüchtigen und gewöhnlichen Theatertrusts abhängen, der sie

nach Belieben auf die schwarze Liste setzen kann. Wieviele von den 29 524 Architekten, Zeichnern von Entwürfen und Mustern usw. von Baumeistern beschäftigt werden, kann man unmöglich sagen. Sehr wahrscheinlich besteht die große Masse aus Angestellten. Die 111 638 Geistlichen bilden eine Gruppe für sich; nicht viele von ihnen haben reiche und mächtige Gemeinden, und die große Mehrzahl muß sorgenvolle Zeiten durchmachen, wenn sie auskommen will. Von den 43 239 Zivilingenieuren und Landmessern sind die meisten Angestellte. Die 30 038 Journalisten sind meistens Angestellte; im Verhältnis zu der Lebensführung, die von ihnen verlangt wird, ist ihre Bezahlung gewöhnlich gering. Ihre Arbeit ist unsicher, und mit zunehmendem Alter werden sie gewöhnlich als Lohnschreiber auf die Straße gesetzt. Sobald sie den Forderungen an Jugend, Kraft und Frische nicht entsprechen, hält man ihre Dienste in der Regel für überflüssig. Von den 114 460 in den Berichten erwähnten Advokaten arbeitet eine große Anzahl für andere Advokaten. Mit der Ausmerzung des Wettbewerbs und mit dem Erlöschen einer großen Anzahl früherer privater Geschäftsbetriebe sind die Aussichten für einträgliche juristische Praxis, verhältnismäßig wenige juristische Firmen ausgenommen, geringer geworden. Die 18 844 literarischen und wissenschaftlichen Personen sind für ihren Unterhalt meistens von andern abhängig, und von den 92 174 Musikern und Musiklehrern erhält die große Masse Gehalt oder Honorar. Dasselbe gilt von den 446 133 Lehrern und Professoren in höheren Bildungsanstalten. Die meisten der 132 002 Ärzte und Operateure praktizieren selbständig, aber die Konkurrenz ist scharf. Schließlich gibt es noch eine große Anzahl von Männern und Frauen, die untergeordnete Stellungen im Staatsdienste einnehmen.

Seit dieser Volkszählung ist die Zahl der für den Beruf Ausgebildeten ungeheuer gewachsen. Niemals vorher haben Schulen und Universitäten Männer und Frauen so geschäftig für die gebildeten Berufe eingepaukt, deren Reihen schon überfüllt sind. Die meisten dieser Persönlichkeiten haben keine bestimmten Aussichten außer der unklaren Hoffnung, daß es ihnen auf irgendeine Art glücken könnte.

Diese beruflichen Klassen als ein bestehendes Proletariat zu bezeichnen, wäre augenscheinlich absurd. Wie arm auch viele ihrer Mitglieder, wie gering auch Lohn oder Gehalt sein mögen, so nehmen sie doch als Ganzes eine Überlegenheit über die Handarbeiter für sich in Anspruch. Da sie sich in einer Atmosphäre von Wohlerzogenheit und Achtbarkeit bewegen, die oft unecht genug ist, versuchen sie sich mit einer Miene des Standesbewußtseins und Ansehens zu umkleiden. Trotz alledem wirken materielle Kräfte rasch zusammen, um diese angenommene Abgeschlossenheit niederzubrechen. Wie auch immer die Ansprüche dieser beruflichen Gruppen beschaffen sein mögen, es lastet auf ihnen die schreckliche Gewalt des wirtschaftlichen Druckes. Die Lebenspreise sind in den letzten zehn Jahren um reichlich 50 Prozent gestiegen — abgesehen von den Mieten; und während die geübten und oft auch die ungeübten Arbeiter mit Hilfe ihrer Organisationen, Streike, Boykotte und anderer Mittel eine gewisse, wenn auch ungenügende Zulage erzwungen haben, sind die Löhne und Gehälter großer freiberuflicher Gruppen unverändert geblieben. Die dauernd auferlegte Notwendigkeit, in Kleidung und Wohnung einen guten äußeren Schein aufrechtzuerhalten, hat eine quälende Armut zur Folge, die um so schärfer gefühlt wird, als Klugheit sie zu verbergen zwingt. Diese Tatsache ist auch für die Hunderte und Tausende von Kommis, Verkäufern, Verkäuferinnen und andern solchen mit dem Verkauf von Handelserzeugnissen beschäftigten Arbeitern zutreffend, wenn auch diese Arbeiter nicht in die freiberuflichen Gruppen eingereiht sind.

Im allgemeinen sind deshalb die „geistigen Arbeiter" durchaus nicht mit den bestehenden Verhältnissen zufrieden, unter denen die meisten von ihnen infolge der niedrigen Löhne und Gehälter bei nur geringer Aussicht, vorwärtszukommen, leiden. Diese Unzufriedenheit bedeutet aber noch lange nicht, daß sie sich selbst zum Proletariat rechnen. Ihre Art der Erziehung, ihre Umgebung, das Fehlen jeder Berührung mit der Maschinenarbeit und ihre persönliche Geistesrichtung haben dazu geführt, daß sie für sich eine besondere Stellung beanspruchen und die Ideen und

Maßnahmen der großen Kapitalisten und der Mittelklassenelemente als Grundlagen einer besonderen Gesellschaft betrachten. Jedoch die Kraft des wirtschaftlichen Druckes und die erzieherisch wirkende revolutionäre Agitation, die von einer schnell anwachsenden Zahl ihrer eignen Gruppen betrieben wird, sind im Begriff, diese Ideen zu zertrümmern und ihre Anhänglichkeit zu unterminieren, wenn nicht vollständig zu vernichten. Sich innerlich mit dem gewerblichen Proletariat vollständig auf gleiche Stufe zu stellen ist für diese geistigen Arbeiter eine schwere Aufgabe; und nicht viele bewältigen sie, da sie ihr lange eingewurzeltes Standesbewußtsein ausreißen und sich von den zarten Einflüssen einer Umgebung freimachen müssen, von der sie psychologisch anders beeinflußt werden als der Werkstätten-, Berg-, Eisenbahn- oder gewerbliche Arbeiter. Aber die Umwandlung macht Fortschritte; ist der geistige Arbeiter einmal von proletarischem Geiste erfüllt, dann wird er einer der furchtbarsten Widersacher des herrschenden Systems, da er seine Gabe zu reden und zu schreiben benutzen kann, um revolutionäre Ideen zu verbreiten und die Menge zu beherrschen.

Das gewerbliche Proletariat

Wir kommen jetzt zu einer Betrachtung des gewerblichen Proletariats und schließen die Arbeiter für Verkehr und Transport in diese Rubrik mit ein. Die letzten zugänglichen Listen der Volkszählung — die von 1909 — berichteten von 6 615 046 Lohnempfängern in der Fabrikindustrie. Diese Zahl schließt die 579 359 Kommis nicht ein, die als „Gehalts"empfänger bezeichnet sind. Von den Lohnempfängern sind — oder waren, als die Volkszählung im Jahre 1909 stattfand — 5 163 164 Männer von 16 Jahren und darüber; 1 290 389 waren Frauen von 16 Jahren und darüber, und 161 493 waren Kinder unter 16 Jahren. In der Maschinenindustrie gibt es noch ungefähr eine Million mehr Lohnempfänger. Im Verkehr und Transport beläuft sich die Zahl der Lohnempfänger noch nicht auf 2 Millionen, aber es gehört noch eine große Anzahl besoldeter Arbeiter

dazu: wie mehr als 100 000 Stenographen und Maschinenschreiber, 630 000 Schreiber und Kopisten usw. usw. Dazu kommen weitere 3 Millionen unter der Bezeichnung Arbeiter und noch viele Millionen mehr in solchen persönlichen und häuslichen Diensten wie Barbiere, Büfettkellner, Haushälter, Pförtner, Wäscher und Wäscherinnen, Diener und Kellner, Wächter usw.

Das ganze vorhandene Proletariat der Vereinigten Staaten beläuft sich auf ungefähr 22 Millionen. Die Zahl der dauernd Arbeitslosen läßt sich in dieser Aufzeichnung unmöglich angeben; sie ist unzweifelhaft groß und nimmt aus den hier angegebenen Gründen noch zu. Von den 22 Millionen Lohnempfängern sind reichlich 5 Millionen Frauen. Die Zahl der arbeitenden Kinder im Alter von 16 Jahren oder darunter ist annähernd 1 750 000. Ungefähr ein Viertel der Lohnempfänger der Vereinigten Staaten, 700 000 Kinder eingeschlossen, werden in Fabriken beschäftigt.

Bis jetzt ist kein statistisches Zählergebnis zugänglich, das die ungeheuer großen Veränderungen nachweist, die in den letzten zehn oder zwölf Jahren durch die Konzentration gewerblicher Anlagen und die zunehmende Einführung automatischer Maschinenkraft in der Verdrängung der Arbeiter und der Überfüllung der Reihen der Arbeitslosen bewirkt worden sind.

In einer bemerkenswerten Reihe von Artikeln über „Automatischen Maschinenbetrieb" veröffentlicht Robert Johnstone Wheeler eine Anzahl überraschender Tatsachen in bezug auf besondere Industriezweige. Bei der Beschreibung der Glasfabrikation konstatiert Wheeler, daß es im Jahre 1905 nur eine automatische Maschine gab; im Jahre 1910 gab es 65; bei einer Vermehrung im gleichen Verhältnis werden um 1915 in den Glasfabriken 350 im Gebrauch sein. Die Glasbläser verminderten sich von 10 086 im Jahre 1905 auf 7 948 im Jahre 1910; wenn das Verhältnis dieses Rückgangs anhält, wird es im Jahre 1915, abgesehen von gewissen besonderen und kostbaren Glasartikeln, tatsächlich keine Glasbläser mehr geben. Handerzeugnisse haben von 12 365 000 Gros im Jahre 1905 auf ungefähr 8 650 600 Gros im Jahre 1912 abgenommen, während die

Gesamtsumme der Maschinenerzeugnisse von 34 710 Gros im Jahre 1905 bis zu 2 256e 968 Gros im Jahre 1910 zunahm.

Wheelers allgemeine Schlußfolgerungen werden bestätigt, wenn man den kürzlich erschienenen Bericht des *U. S. Bureau of Labor* (Arbeitsamt der Vereinigten Staaten) über die „Zustände bei der Frauen- und Kinder-Lohnarbeit" in den Vereinigten Staaten zu Rate zieht. Dieser Bericht sagt (Bd. III, S. 37 und 45), daß die ersten dieser automatischen Maschinen, die im Jahre 1895 eingeführt worden sind, „die Bläser als solche entbehrlich machten, aber daß noch ein geübter Glasbläser zur Versorgung der Maschinen und ein gübter Glasarbeiter zur Bewegung der Preß- und Blashebel nötig waren. Verbesserungen wurden jedoch ersonnen, und im Jahre 1898 erschien eine vollständig automatische Flaschenblasmaschine. Maschinisten wurden verlangt, aber keine Glasarbeiter der alten Art. Die folgenden Verbesserungen in dem Betrieb der Glasfabrikation berührten nicht nur die geübten Leute, die ungeübten Hilfsarbeiter, die Jungen wurden auch davon betroffen... Das ganze Verfahren ist vollständig automatisch. Keine geübten Glasarbeiter werden verwendet, nur Maschinisten sind notwendig. . . ." Wheeler schätzt, daß die Zahl der durch diesen Vorgang aus der Arbeit vertriebenen Leute von 26 im Jahre 1905 auf ungefähr 3673 im Jahre 1912 gestiegen ist; bei diesem Zunahmeverhältnis werden, wie man berechnet, um das Jahr 1914 9654 Glasbläser aus der Arbeit vertrieben sein.

Bei der Besprechung der Zementindustrie zeigt Wheeler, wie die Dampfschaufel und andere solche Einrichtungen die alte Methode der Handarbeit beim Brechen, Laden, Pressen, Befeuchten und Verpacken der Materialien schnell verdrängen. Beim Bau von Kanälen und Eisenbahnen, bei der Fundamentierung von Gebäuden und bei anderer Arbeit macht ebenfalls der Gebrauch automatischer Maschinenkraft alle Handarbeit, mit Ausnahme des äußersten notwendigen mechanischen Minimums entbehrlich. Von den Fabriken sprechend, führt Wheeler auch die Zustände in den ausgedehnten Anlagen der Westinghouse Electric Company in Pittsburg an, wo im Jahre 1907 reichlich 19 000 Mann

beschäftigt waren. Um das Jahr 1911 war die Arbeiterzahl auf 10 000 Mann herabgesetzt worden. „Nun beachte man, was das bedeutet," bemerkt Wheeler. „Im Jahre 1911 lieferte jene Industrie mit 10 000 Mann einen Ertrag gleich dem, der durch die Arbeit von 19 000 Mann im Jahre 1907 hergestellt wurde. Die Armee der von der Westinghouse Company beschäftigten Erfinder tat ihre Arbeit gut. Verbesserte maschinelle Einrichtungen verminderten die notwendige Arbeitskraft um beinahe 50 Prozent in vier Jahren. In jedem Industriezweige findet derselbe Vorgang der Ausscheidung statt. Wunder der Mechanik ersetzen Menschenarbeit in solchem Umfange, daß die Gesellschaft, in Amerika wenigstens, rasch einer sozialen Umwälzung entgegengetrieben wird. Geschicklichkeit wird wertlos gemacht. Handfertigkeit wird abgeschafft. Berufszweige werden ausgemerzt ... Wir haben die Zeit erreicht, in der die Maschinenkraft der Hauptfaktor in der Erzeugung des Reichtums geworden ist. Von jetzt an werden weniger menschliche Wesen in der Industrie notwendig sein."

Jedoch wird nicht nur der geübte Arbeiter verdrängt, sondern die Verhältnisse treiben alle Arbeit im allgemeinen auf eine gemeinschaftliche maschinelle Grundlage. „Wie groß auch das Verhältnis der ungeübten Arbeit zu der gesamten Arbeitskraft in der Eisen- und Stahlindustrie sein mag," sagt der kürzlich erschienene Bericht des *U. S. Bureau of Labor* über die „Beschäftigungsverhältnisse" in jener Industrie (Bd. 1, S. XVI), „Sachverständige in der Stahlindustrie haben die Tatsache bemerkt, daß in den letzten Jahren das Bestreben beständig dahin geht, die Zahl besonders geübter angestellter Leute zu vermindern und die Löhne im allgemeinen auf der Grundlage der gewöhnlichen oder ungeübten Arbeit festzusetzen. Auch ist nicht anzunehmen, daß dieses Streben abnehmen wird, da jedes Jahr eine ausgedehntere Anwendung maschineller Hilfsmittel mit sich bringt, zu deren Bedienung ungeübte Arbeiter allein leicht erzogen werden können".

Diese Beispiele machen die Art der fortschreitenden gewerblichen Revolution ohnegleichen klar, die unerbittlich

eine ungeheure dauernde, zweifellos auf Millionen anwachsende Masse von Arbeitslosen schafft. Währenddessen hat sich die Produktion der Fabrikindustrie in zehn Jahren mehr als verdoppelt.

Das „Schnelligkeits"-System

Umfassend in eine genaue Beschreibung der Arbeiterverhältnisse einzudringen ist im Rahmen dieses Kapitels leider nicht zulässig. Jedoch werden einige der bedeutendsten Tatsachen zweifellos zweckdienlich sein.

Mit dem einen unbezähmbaren Streben, ihre Produktion mit den geringsten Kosten auf eine möglichst große Höhe zu bringen, haben die amerikanischen Kapitalisten in ihren Fabriken allgemein das sogenannte Taylor-System eingeführt oder sind im Begriff, es einzuführen. Dies ist ein System, bei dem den Arbeitern, durch Aufstellung einer Normalzeit für rasche Produktion, die Zeit für ein bestimmtes Stück Arbeit vorgeschrieben wird. Man kann eine solche Normalzeit nur erlangen, wenn man die Arbeiter zu einer so halsbrecherischen Eile antreibt, daß jeder kleinste Teil ihrer geistigen und körperlichen Kraft in Anspruch genommen wird.

Es ist ein verderbliches, wahnsinnig machendes System in seiner entnervenden Wirkung auf die Arbeiter, da es ihre Lebenskraft schnell verzehrt und ihre Stärke erschöpft. Unter ihm wird die Produktion gewaltig vermehrt, doch ohne irgendeine entsprechende Entschädigung für die Arbeiter. Es ist dies das Auspressungssystem, das die Kapitalisten mit so viel Anerkennung das „Wirksamkeitssystem" nennen — ein in hohem Grade wirksames System in der Tat, das auf Kosten der Körper von Männern, Frauen und Kindern ein größeres Ausströmen von Dollars erpreßt, um die Dividenden für massenhaft ausgegebene, nur auf „Verwässerung" beruhende Aktien zu bezahlen. Für die Arbeiter ist es das „Schnelligkeitssystem" — eine entsetzliche, kräfteverzehrende Einrichtung, die unerbittlich und ohne Unterschied menschliches Leben verschlingt. Im wesentlichen ist sie nicht neu, das häß-

liche Schwitzsystem im Bekleidungsgewerbe war ihr Vorläufer.

Das „Wirksamkeitssystem" mag verschiedene Formen haben, in dem Resultat für den Arbeiter aber führen diese Verschiedenheiten alle zu demselben Ziel.

Elender Zustand der Arbeiter

Eine kürzlich angestellte Untersuchung des *U. S. Bureau of Labor* deckte die Tatsache auf, daß von den 173 000 in der Stahl- und Eisenindustrie Beschäftigten 50 000 sieben Tage in der Woche täglich 12 Stunden arbeiten, und daß beinahe 43 Prozent sechs Tage in der Woche täglich 12 Stunden arbeiten. Von den 173 000 Arbeitern erhielten 85 815 weniger als 18 Cent für die Stunde, die große Masse von ihnen erhielt für die Stunde nur 14 oder 16 Cent. Beinahe 60 Prozent dieser 173 000 Arbeiter sind im Ausland geboren; beinahe zwei Drittel sind Slawen. In der Automobilindustrie, in welcher durchschnittlich 75 000 Arbeiter beschäftigt sind und in welcher das „Wirksamkeitssystem" eingeführt ist, erhalten die geübtesten Maschinisten den armseligen Lohn von 22 und 25 Cent für die Stunde bei einem gewöhnlich zehnstündigen Arbeitstag — ein Lohn, der im Verhältnis zu den ungeheuren Kosten des Unterhalts so gering ist, daß nur wenige von ihnen irgendwie anständig davon leben können. In den riesigen Schlachthäusern plackt sich die große Menge der Arbeiter 10 bis 14 Stunden täglich für einen Durchschnittslohn von weniger als 7 Dollar wöchentlich; die schrecklichen Armenquartiere von Chicago und andern Städten erzählen anschaulich, wie sie zu leben gezwungen sind, zusammengepfercht in unbeschreiblichem Schmutz und Elend. Von der Durchschnittszahl von 90 000 Arbeitern in diesen Niederlassungen ist auch der größte Teil im Ausland geboren — und wird ausdrücklich als billige und lenksame Arbeitskraft eingeführt oder gemietet.

In der Textilindustrie, die mit Ausnahme der Eisenproduktion und Maschinenbauwerkstätten mehr Arbeiter als irgendeine andere Fabrikindustrie beschäftigt, sind

die Verhältnisse nicht besser. Von der Durchschnittszahl von 378 880 Arbeitern in der Textilindustrie sind 128 000 Mädchen und junge Frauen, und 40 000 sind Kinder. Mehr als ein Drittel dieser Mädchen und jungen Frauen sind zwischen 16 und 20 Jahre alt, und eine große Anzahl der Kinder steht unter dem vorschriftsmäßigen Alter von 16 und 14, in einigen Staaten von 12 Jahren. Die Gesetze werden vermittelst betrügerischer Bescheinigungen umgangen; es wird eine große Zahl von Kindern beschäftigt, die nicht das vorschriftsmäßige Alter haben; mehr als die Hälfte der Baumwollspinnereien sind voll von Kindern in zartem Alter, die für weniger als neun Cent die Stunde arbeiten. Die Arbeiter in den Baumwollspinnereien Neu-Englands bilden eine bunte Ansammlung von französischen Kanadiern und beinahe jeder Art von europäischen Einwanderern, unter denen die Polen und Italiener vorherrschen; in den südlichen Baumwollspinnereien wird die Arbeit beinahe vollständig von Eingeborenen, Weißen und Negern geleistet.

In 44 Baumwollspinnereien Neu-Englands beläuft sich nach einem umfassenden Bericht des *U. S. Bureau of Labor* über „Frauen- und Kinderlohnarbeit in der Baumwolltextil-Industrie" der durchschnittliche Wochenlohn der großen Masse der männlichen Arbeiter auf 5 bis 6 Dollar. Die am besten bezahlte Stufe aller Textilarbeiter — die Weber — erhalten nicht mehr als einen Durchschnittslohn von 8,78 Dollar wöchentlich. Die Bezahlung der großen Masse der Frauenarbeit schwankt zwischen 4,85 Dollar bis zu weniger als 6 Dollar; für die höchste Stufe der weiblichen Arbeiter, die Weberinnen, beläuft sich der Lohn auf weniger als 8 Dollar wöchentlich.

Das Geldstrafen- und Schuldsystem

Aber selbst diese armseligen Löhne, die man gewöhnlich „Hungerlöhne" nennt, werden selten ausgezahlt; durch ein klug ersonnenes, strenges System von Geldstrafen wird den Arbeitern oft ein Viertel entzogen. Geldstrafen werden nicht nur für „unvollkommene Arbeit" und Verspätung

auferlegt, sondern für vielerlei höchst unbedeutende Verstöße, wie z. B. für Fortgehen ohne Meldung, für „Mißverhalten", indem man dem Aufseher widerspricht, für das Öffnen eines Fensters ohne Erlaubnis, für zu langes Verweilen, wenn man den Wirkungen der Natur Folge leistet, und für ein Dutzend anderer solcher schwerer Verbrechen, und alle werden mit eiserner Disziplin und mitleidloser Tyrannei eingetrieben. Der Arbeiter kann kaum eine nichtproduktive Bewegung machen, ohne streng dafür bestraft zu werden.

Das Wenige, was von dem Lohn der Arbeiter übrigbleibt, wird dann in vielen Fällen noch durch die Schulden verkürzt, die er bei der besonderen Gesellschaft, für die er arbeitet, hat. Viele von den Textilgesellschaften in den Dörfern und kleinen Städten besitzen ihre eignen Blocks von Miethäusern, welche sie ihren Arbeitern zu übertrieben hohem Zins vermieten, und führen ihre eignen Gesellschaftswarenhäuser, in denen sie Lebensmittel und Waren zu übermäßigen Preisen an die Arbeiter verkaufen. Sollten irgendwelche Arbeiter sich weigern, diese zu unterstützen, so würden sie sofort ohne Arbeit sein, und sollten sie wagen, zu streiken, so würden sie erbarmungslos vertrieben und dem Hunger preisgegeben werden.

Die Wollindustrien

Dieselben Verhältnisse gelten für die Woll- und Kammgarnspinnereien, die von dem Wolltrust beherrscht werden. Diese Spinnereien beschäftigen durchschnittlich 168 000 Arbeiter. Der soeben ausgegebene Bericht des *U. S. Bureau of Labor* über den „Streik der Textilarbeiter in Lawrence, Mass." im Jahre 1912 gibt eine lebhafte Beschreibung der entsetzlichen Bedingungen, unter denen diese Leute arbeiten müssen. Die Zustände in den Spinnereien in Lawrence sind typisch für die Wollspinnereien und andere Textilfabriken in andern Teilen der Vereinigten Staaten.

Von den 23 000 Arbeitern in den Woll- und Kammgarn- und den Baumwollspinnereien in Lawrence sind beinahe

alle Einwanderer — Franzosen, Belgier, Litauer, Polen, Italiener, Portugiesen und andere Nationalitäten. Wenn sie auch an eine billige Lebenshaltung gewöhnt waren, so war doch der bezahlte Lohn so gering, daß selbst die kräftigen Leute nicht genug von der gewöhnlichsten Nahrung zu essen bekommen konnten. Ein Drittel der gesamten Arbeitskräfte erhielt wöchentlich weniger als 7 Dollar, und eine große Zahl 6 Dollar oder weniger. Um diesen elenden Lohn zu erhalten mußten sie sich den beschwerlichen und erschöpfenden Erpressungen des „Schnelligkeitssystems" unterwerfen.

„Die Einkommensziffern zeigen klar," erklärt der Bericht überflüssigerweise, „daß die Einkünfte einer großen Zahl der erwachsenen Angestellten, die die volle Zeit arbeiten, für den Unterhalt einer Familie vollständig unzureichend sind." Der Bericht fährt dann fort, zu erzählen, wie die „Mahlzeiten" vieler dieser Arbeiter aus einer Tasse Kaffee beständen, oder aus einem Teller Suppe von rechter Armseligkeit und aus einem Stück trocknen Brotes; wieviele Mütter mit ihrer Brut junger Kinder, um einigermaßen auszukommen, gezwungen seien, in ihre schon überfüllten Wohnräume noch Mieter aufzunehmen; und wie andere Mütter und Scharen von Kindern im zartesten Alter aus denselben drastischen Gründen gezwungen seien, in die Spinnereien zu gehen. Von dem übrigen Los der Arbeiter wird noch weiteres in dem Bericht erzählt: wie sie in dünnen hölzernen Behausungen gegen enorm hohe Mieten zusammengedrängt sind, wie sie beständig Schulden haben, da sie gezwungen sind, ihre Waren nach dem Borg- und Trucksystem zu kaufen, und wie sie die Kohlen, da sie in kleinen Mengen kaufen, mit 8 bis 13 Dollar die Tonne bezahlen, d. h. mit einem Zuschlag von 40 bis 80 Prozent zu dem Preis der Kohlen, wenn man sie tonnenweise kauft.

Von gewissen ekelhaften und empörenden Verhältnissen, die das „Heim" und Fabrikleben der Arbeiter mit sich bringen, können wir hier keine Details geben. Aber (Ironie über Ironie!) die Männer, Frauen und Kinder, die unendliche Mengen von Wollstoff produzieren, haben nicht

einmal angemessene Unterkleidung und können sich keine Mäntel leisten, um sich in der strengen Winterkälte Neu-Englands zu schützen.

Dies waren die wohlbekannten Verhältnisse, als am Anfang des Jahres 1912 der Wolltrust die Löhne der Arbeiter um 50 Cent wöchentlich herabsetzte. Unter Verhältnissen, in denen jeder Bruchteil eines Cents mitzählt, war dieser Ausfall einem Todesurteil gleichbedeutend. Dann folgte jener denkwürdige „Hungerstreik", der für kommende revolutionäre Ereignisse so prophetisch war. Nicht weniger bedeutungsvoll war die Tatsache, daß sich alle Nationalitäten dabei einmütig zusammenschlossen und daß er von einer revolutionären Körperschaft organisiert wurde, den *Industrial Workers of the World.* „Sie haben," so lautet die öffentliche Erklärung des Komitees der Streikenden in dem Teil, der sich auf die kapitalistischen Vorgesetzten bezieht, „unsere Frauen aus ihrer Häuslichkeit gerissen, unsere Kinder sind von den Spielplätzen vertrieben, aus den Schulen gestohlen, in die Spinnereien getrieben und an die Maschinen festgeschnallt worden, nicht nur um die Väter zu zwingen, mit ihnen um die Wette zu arbeiten, sondern damit ihre jungen Körper zum Besten einer Schmarotzerklasse in Dollars verwandelt würden, damit sogar ihre Nerven, ihr Lachen und die ihnen versagten Freuden zu Wolle verwebt würden."

Bewaffnete Soldaten wurden in Massen in die Stadt geschickt, um die Streikenden einzuschüchtern, und auf Grund einer zurechtgemachten Anklage, daß sie zum Morde angestiftet hätten, wurden Ettor, Giovannetti und Caruso, die Führer des Streiks, in das Gefängnis geworfen und neun Monate gefangengehalten, worauf man sie freisprach. Der Streik wurde schließlich gewonnen, aber wenn auch eine Lohnerhöhung erreicht wurde, bestehen doch im Grunde die gleichen Verhältnisse weiter fort.

In den Wirkwarenfabriken in Little Falls, New York, in denen der Durchschnittslohn weniger als 7 Dollar wöchentlich betrug und Frauen und Mädchen 65 Stunden wöchentlich für 3 bis 4 Dollar die Woche arbeiteten, wurde ein ebensolcher Hungerstreik von den Fabrikanten auf das

heftigste bekämpft. Die erlangten 7 Prozent Lohnerhöhung werden bald durch die beständig wachsenden Kosten des Lebensunterhaltes aufgezehrt sein.

Die Löhne der Kleidermacher und anderer Arbeiter

Die Herstellung von Bekleidungsgegenständen ist einer der größten Industriezweige der Vereinigten Staaten. Er beschäftigt Männer und Frauen in gleicher Zahl; die Zahl der gesamten Arbeitskräfte beläuft sich mit Einschluß der Kinder auf durchschnittlich 240 000. Ein umfangreicher Bericht, der von dem *U. S. Bureau of Labor* ausgegeben wurde, stellt folgende Tatsachen fest: Der Werkstättenlohn für Männer beträgt durchschnittlich weniger als 10 Dollar wöchentlich und der der Frauen ungefähr 7 Dollar, vorausgesetzt, daß sie die volle Zeit arbeiten. Diejenigen, die unter dem abscheulichen Zwischenmeistersystem arbeiten, erhalten verhältnismäßig weniger. Achtzig Prozent der Werkstättenarbeiter in Chicago, 90,7 Prozent derjenigen in New York, 91,4 Prozent derjenigen in Philadelphia und 98,3 Prozent derjenigen in Baltimore werden mit weniger als 10 Dollar wöchentlich bezahlt. Weniger als 5 Prozent aller Arbeiter erhalten 12 Dollar oder mehr wöchentlich. Diese Zahlen beziehen sich natürlich nicht auf die Kinderarbeit.

Wie leben diese Arbeiter? „Gewisse Krankheiten," sagt der Bericht, „sind in den Armenquartieren aller großen Städte beständig epidemisch, und gerade in diesen Quartieren lebt die Mehrzahl der Konfektionsarbeiter." Aber damit ist nicht alles gesagt. Unterernährt, schlecht gekleidet, der Tuberkulose und andern Krankheiten preisgegeben, werden große Mengen dieser Arbeiter durch den Druck der Verhältnisse gezwungen, in ihre dunklen, ungenügend ventilierten Wohnräume Mieter aufzunehmen, so daß manchmal fünf und nicht selten sechs und acht Personen in einem Raum zum Schlafen zusammengedrängt werden.

Die Glasfabriken sind eine weitere typische Industrie. Sie beschäftigen 70 000 Lohnarbeiter, von denen die meisten

Polen, Slawen, Italiener, Litauer und verschiedene andere Einwanderer sind. In diesen Fabriken erhalten 78,6 Prozent der Männer weniger als 8 Dollar wöchentlich und 95 Prozent weniger als 10 Dollar wöchentlich. Von den weiblichen Arbeitern werden 88,6 Prozent mit weniger als 8 Dollar die Woche bezahlt und 91,1 Prozent mit weniger als 10 Dollar wöchentlich. 88 Prozent der Knaben und 100 Prozent der Mädchen unter 14 Jahren erhalten weniger als 6 Dollar wöchentlich. Von diesem dürftigen Lohn muß eine Arbeiterfamilie in dem Bezirk von Pittsburg 124 Dollar jährlich für verpestete Räume in häßlichen kleinen Wohnhäusern zahlen; auch hier erpressen die Gesellschaftswarenhäuser aus dem Verkauf von Lebensmitteln und Waren an die Arbeiter jährliche Dividenden von 10 Prozent.

Dies sind die in der ganzen Fabrikindustrie herrschenden charakteristischen Zustände. In vielen Fabriken hat der Wettbewerb der Frauen die Löhne der Männer so tief herabgedrückt, daß ein Unterschied zwischen beiden kaum noch bemerkbar ist. Die Schrecken der Bedingungen, unter denen die Frauen arbeiten müssen, wurden durch den Staatssenator Robert F. Wagner, den Vorsitzenden der *New York States Factory Investigating Commission* (Untersuchungskommission für die Fabriken im Staat New York) kürzlich wieder der öffentlichen Beachtung sehr eindringlich vorgeführt. Er erklärte, daß der Durchschnittslohn der 293 637 Frauen, die in den Fabrikanlagen im Staat New York beschäftigt werden, wöchentlich 6,54 Dollar betrage. In den Kragen- und Hemdenfabriken müssen erwachsene Frauen von einem Lohne leben, der häufig weniger als 4,50 Dollar wöchentlich beträgt, und in den Zuckerwarenfabriken von New York, Massachusetts und anderen, in denen drei Viertel der Arbeiter junge Frauen, meistens Italienerinnen, sind, erhalten beinahe die Hälfte dieser über 18 Jahre alten Arbeiterinnen durchschnittlich weniger als 5 Dollar wöchentlich — wenn sie die volle Zeit arbeiten.

Wenn wir in Betracht ziehen, was die Familie eines Durchschnittsarbeiters ausgeben muß, um unter Verhältnissen zu leben, die mit der kümmerlichsten ökonomischen Leistungsfähigkeit vereinbar sind, so werden uns die demoralisierenden Wirkungen langer Arbeitsstunden und niedriger Löhne sofort klar. Die Schätzung dieser jährlichen Kosten schwankt bei einer Familie von fünf Mitgliedern zwischen 715 und 1000 Dollar. In der Stadt New York nimmt man 850 Dollar als das niedrigste Budget jährlicher Kosten an, mit dem eine solche Familie eben noch leben kann, und selbst dabei nur mit sehr geringer Sicherheit. In anderen größeren und kleineren Städten sind die Kosten für den Lebensunterhalt etwas, aber nicht viel geringer.

Diese vorsichtigen Schätzungen beziehen sich nur auf die allernotwendigsten Bedürfnisse, wie Miete, Brennmaterial, Nahrung, Kleidung und manchen anderen Bedarf, die alle notwendigerweise nur mit strengster Sparsamkeit befriedigt werden können. Es erübrigt, zu sagen, daß die Lebensführung der Arbeiter von der billigsten Art ist. Große Scharen sind gezwungen, in schmutzigen, abstoßenden Mietshäusern oder in dumpfen, wenig anziehenden kleinen Häusern zu leben; sie müssen sich mit verdünnter Milch, mit minderwertiger verfälschter Nahrung und mit wertloser Kleidung zufriedengeben; ihre sogenannten „Vergnügungen“ können in einen winzigen Umfang zusammengedrängt werden und sind von der armseligen Art, die die Überlegung der Ausgabe jedes Cents bedingt. Obgleich selbst unter diesen schrecklichen Umständen die den notwendigsten Bedürfnissen genügenden normalen jährlichen Ausgaben einer normalen Arbeiterfamilie sich auf 715 bis 850 Dollar oder mehr belaufen, berechnet das *U. S. Bureau of Labor*, daß die Geldmittel von 41,52 Prozent der normalen Arbeiterfamilien weniger als 600 Dollar jährlich betragen und die Geldmittel von 21 Prozent noch unter 500 Dollar jährlich sinken.

Einer der Gründe, den die *Chicagoer Vice Commission* dafür angibt, daß in den Vereinigten Staaten jährlich 40 000 Mädchen Prostituierte werden, ist „der wirtschaftliche Druck des Fabriklebens auf ungeübte Arbeiterinnen, mit dem abschwächenden Einfluß auf die Willenskraft". Für ihre geringen Löhne müssen sich die Arbeiter unter den schwierigsten und anstrengendsten Arbeitsbedingungen plagen, und diese Verhältnisse haben besonders grausame physiologische Wirkungen auf die Frauen. In den Fabriken sind die Arbeiter jedes Alters und Geschlechts unaufhörlich Unglück und Tod ausgesetzt, nicht nur durch die Gifte, die in vielen Industriezweigen erzeugt werden, sondern durch die sogenannten „gewerblichen Unfälle" in allen Industriezweigen. In dem Bulletin Nr. 78 des *U. S. Bureau of Labor* 1908 wird berechnet, daß zwischen 30 000 und 35 000 erwachsene Lohnarbeiter in jedem Jahre getötet und 2 Millionen erwachsene Lohnarbeiter jährlich verletzt werden; der Bericht sagt ausdrücklich, daß die Liste der getöteten und arbeitsunfähig gemachten weiblichen und kindlichen Arbeiter in diese Berechnung nicht miteingezogen sei. Es wird in dem Bulletin erklärt, daß es möglich gewesen wäre, wenigstens die Hälfte dieser Leben durch Sicherheitsvorrichtungen und eine verständige Art der Fabrikinspektion und Überwachung zu retten. Und innerhalb und außerhalb der Fabriken müssen alle Arbeiter beständig Krankheiten, Verarmung und Elend Trotz bieten. Die statistischen Berichte der Irrenanstalten zeigen, daß eine ungeheure Zahl von Fällen auf Entbehrung, Qualen und Überarbeitung zurückzuführen sind. Elend, Krankheit, Unterernährung und minderwertige oder verfälschte Nahrung raffen jährlich Hunderte und Tausende von Arbeitern und Mitgliedern ihrer Familien dahin und treiben sie vorzeitig in das Grab. Dreihunderttausend Kinder sterben in jedem Jahre in den Vereinigten Staaten, bevor sie ihr erstes Lebensjahr erreicht haben; die Sterblichkeitsziffer ist in den Armenvierteln ungefähr doppelt so hoch wie in den besseren Stadtteilen.

Zustände in den Bergwerksgebieten

Die Menge des gewerblichen Proletariats wird noch durch ungefähr eine Million Grubenarbeiter vermehrt, von denen 722 335 in den Kohlengruben, die übrigen in Kupfer-, Gold-, Silber- und andern Bergwerken beschäftigt sind. Von den 722 335 Kohlenarbeitern sind 172 585 in den Anthrazitgruben von Pennsylvania beschäftigt und 549 750 in den Steinkohlen- und Braunkohlengruben der Vereinigten Staaten.

Auch in diesem Industriezweige gibt es unter den Arbeitern dieselbe vielsprachige Zusammenwürfelung verschiedener Nationalitäten, die in andern Industriezweigen so bemerkenswert ist. Auch hier ist eine besondere Form des „Wirksamkeitssystems" in Kraft, nach welchem die Grubenarbeiter nach der Tonne bezahlt werden. Nominell werden ihnen höhere Löhne als in vielen andern Industriezweigen gezahlt; tatsächlich aber werden sie gezwungen, ihre Werkzeuge, ihr Sprengpulver und andere Utensilien selbst zu bezahlen; sogar die Kosten der Sicherheitslampe werden ihnen auferlegt. Sie werden beim Abwiegen der Kohlen in hohem Maße betrogen; die richtige kurze Tonne wiegt 2000 Pfund, aber die Tonne als Grubenertrag wird zu 2400 Pfund oder mehr gerechnet, und der Arbeiter wird um die Differenz betrogen. Millionen Dollar an Lohn werden so den Grubenarbeitern frech geraubt. Selbst bei diesen offenkundigen Erpressungen und Betrügereien könnte der Grubenarbeiter vielleicht in gewissem Grade anständig leben, wenn er das ganze Arbeitsjahr hindurch arbeiten könnte. Aber der kürzlich erschienene Bericht des geologischen Büros der Vereinigten Staaten zeigt, daß die durchschnittliche jährliche Arbeitszeit der Anthrazitgrubenleute 246 Tage beträgt und die der anderen Steinkohlengräber 211 Tage.

Beinahe 138 000 Bergleute arbeiten in Gruben, die zehn Stunden im Betrieb sind. Der durchschnittliche jährliche Gesamtlohn für eine sehr große Zahl der Grubenarbeiter übersteigt bei reichlichster Schätzung nicht 400

bis 525 Dollar; in vielen Fällen belaufen sich die jährlichen Löhne nur auf ungefähr 360 Dollar.

Einen großen Teil dieser Löhne behalten viele der Kohlengesellschaften in der Form von Mieten und Unkosten. Dem Anscheine nach besondere Körperschaften, tatsächlich aber dieselben Gesellschaften, bilden einen mächtigen Kohlentrust. Durch ein System von Gesellschaftswarenhäusern, die viele von ihnen betreiben, erpressen sie Wucherpreise (die oft doppelt so hoch sind, wie die von unabhängigen Detailhändlern verlangten), indem sie Waren und Lebensmittel an die Grubenarbeiter verkaufen. Gleichzeitig besitzen und verwalten die Kohlengesellschaften Gesellschaftsmiethäuser, für welche übertrieben hohe Mieten gefordert werden. Hier und da besitzt ein Bergarbeiter vielleicht ein eignes Haus, aber die meisten der Bergleute leben in den elenden Gesellschaftshäusern. Viele der Mietverträge, die die Grubenarbeiter zu unterzeichnen gezwungen werden, enthalten eine Klausel, die eine Kündigung festsetzt für den Fall, daß der Angestellte die Arbeit verlassen oder entlassen werden sollte. Der Bericht des *U. S. Bureau of Labor* über den „Bergarbeiterstreik in dem Steinkohlengebiet in Westmoreland County, Pennsylvania, 1910/11" berichtet (S. 57), daß tausend Familien auf diese Art unbarmherzig hinausgesetzt wurden und daß unter den Vertriebenen mehrere Frauen in anderen Umständen waren. Diese Familien wurden gezwungen, in Zelten zu leben, die von der Gewerkschaft der Bergleute besorgt wurden. „Die meisten der Zelte," heißt es in dem Bericht, „hatten nur je einen Raum und gestatteten den Frauen und Kindern kein Alleinsein . . . Beinahe hundert Kinder wurden in diesen Lagern von Zelten und Blockhütten während der 14 oder 15 Monate, in denen sie bewohnt wurden, geboren, und die Sorge für die Mütter war notwendigerweise ganz unangemessen . . ."

Dieselben wohlbeglaubigten Grausamkeiten kamen während des noch kürzere Zeit zurückliegenden Streiks von fünftausend Grubenarbeitern in dem Kanawha-Tal in West-Virginia vor. Bewaffnete Raufbolde trieben Männer, Frauen und Kinder unterschiedslos in brutaler Weise aus den

Wohnungen heraus; da gab es einen besonders abscheulichen Fall, den des Bergmanns Isaiah Smith, der mit seiner Frau und einem drei Wochen alten Kinde gezwungen wurde, einen Tag und eine Nacht auf der Landstraße zu liegen, bis die Bergleute Mutter und Kind in Sicherheit bringen konnten. Während dieses Streiks wurden Hunderte von Männern, Frauen und Kindern — von denen viele noch ganz klein waren — vertrieben und gezwungen, in Zelten zu leben, die vom Verband besorgt wurden; und dort in diesen schneebedeckten, hin und her schwankenden Wohnstätten mußten sie die bittere Kälte des Gebirges und andere schreckliche Leiden erdulden. Während dieses Streiks geschah es, daß das Militär unter Verkündung des Kriegsrechtes auch die Frauen aus der Häuslichkeit der Streikenden vor ein plötzlich zusammenberufenes Kriegsgericht zerrte — eine Tat, die selbst in einem Lande, in dem terroristische Greuel der kapitalistischen Klasse bis an die äußerste Grenze der Grausamkeit getrieben worden sind, nicht ihresgleichen hat.

Das Hinopfern der Kohlengräber

Aber das halbe Verhungern, der Raub und die Unmenschlichkeit sind nicht die einzigen Leiden, denen das Bergarbeiterproletariat ausgesetzt ist. Die Wahrscheinlichkeit irgendeines durch den Mangel an Sicherheitsvorrichtungen veranlaßten schrecklichen Unglücksfalls in den Gruben ist immer vorhanden. Nach der Ausgabe des *U. S. Government Statistical Abstract* (Statistische Übersicht der Regierung der Vereinigten Staaten) vom Jahre 1912, das sich auf die Berichte der geologischen Übersicht und des Bergwerksbüros gründet, wurden von 1897 bis 1910 inkl. 25 223 Bergleute in den Gruben durch „Unglücksfälle" getötet, und in denselben Jahren wurde eine große Anzahl verletzt. Dem Wesen nach war jeder dieser Todesfälle ein Mord; sie hätten durch angemessene Einführung von Sicherheitsvorrichtungen vermieden werden können. Wenn die Witwen oder andere Überlebende der Erschlagenen sich auch nur eine geringe Entschädigung für den Verlust ihrer Er-

nährer zu sichern suchten, wurden sie von den Gerichtshöfen hartherzig abgewiesen. Mit Richtern besetzt, die entweder kapitalistische Rechtsanwälte oder ehemalige Gesellschafts-Rechtsanwälte sind, haben diese Gerichtshöfe Interpretationen angewandt wie die Lehren von der „wissentlichen Gefahrenübernahme", von der „Mitarbeiter"-gefahr und von der „die Verletzung verschuldenden Fahrlässigkeit". Nach diesen Lehren wird angenommen, daß der Arbeiter, indem er in das Dienstverhältnis eingetreten ist, das ganze Risiko auf sich genommen hat und alle Verantwortung trägt. Wenn ein Arbeiter durch fehlerhafte Maschinenanlagen, die er auf Befehl des Fabrikdirektors oder Werkführers benutzt hat, zum Krüppel gemacht oder auf andere Weise verletzt wird, so kann er keine Entschädigung erlangen, denn die Gerichtshöfe haben sich nach der „Mitarbeiter"-Lehre dahin entschieden, daß der Direktor oder der Werkführer ein Mitangestellter ist und daß deshalb auf den Fabrikherrn keine Verantwortung fällt.

In bezug auf gewissenlose Ausbeutung sind die Verhältnisse in den andern Bergwerksanlagen dieselben. Dieselbe gewaltsame Anwerbung billiger Einwandererarbeit, dieselben Betrügereien und Räubereien, dasselbe Erpressungssystem mit Gesellschaftswohnhäusern und Warenhäusern, dieselben brutalen Wohnungskündigungen, dasselbe häufige Vorkommen schrecklicher Unglücksfälle.

Verkehrs- und andere Arbeiter

Es gibt indes noch eine andere große Abteilung des amerikanischen Proletariats, auf die wenigstens kurz hingewiesen werden muß. Dies sind die Lohnarbeiter — zwischen 4 und 5 Millionen — in Verkehr und Transport. Von diesen sind nach dem Zählergebnis von 1900 630 127 Schreiber und Kopisten, 254 880 Buchhalter und Rechnungsführer, 241 162 Agenten, 611 139 Verkäufer und Verkäuferinnen, 112 364 Stenographen und Maschinenschreiber, 92 919 Handelsreisende, 78 406 Bootsleute und Matrosen, 538 933 Fuhrmänner, Rollkutscher usw., und Leute in andern Beschäftigungen in verschiedener Zahl. Das

volle Ergebnis der Zählung von 1910 ist noch nicht zugänglich.

Obgleich eine große Anzahl von Schreibern, Buchhaltern, Verkäufern und Verkäuferinnen für die spärlichsten und unangemessensten Löhne arbeiten — oft für weniger als 5 Dollar und selten für mehr als 10 Dollar wöchentlich —, so können sie als Ganzes doch nur als ein potentielles Proletariat bezeichnet werden. Da sie noch beinahe vollständig unorganisiert und ungeschützt sind, sind sie als Ganzes noch lange nicht an dem Punkte angelangt, wo sie sich der Tatsache bewußt sind, daß sie einen Teil der Arbeiterklasse bilden. Gegenwärtig sind die meisten von ihnen noch innerlich von den organisierten Arbeitern abgesondert und halten sich vielleicht wegen ihrer andern Umgebung für etwas Besseres als die gewerbliche arbeitende Masse.

Die Fuhrmänner, Rollkutscher, Chauffeure, Bootsleute und Matrosen sind sich ihres Proletariercharakters durchaus bewußt; das trifft selbst für die Matrosen der Kriegsschiffe der Vereinigten Staaten zu. Eine der größten Abteilungen der Lohnempfänger in der Gruppe Verkehr sind die Eisenbahnarbeiter. Das Bulletin der Unfälle Nr. 44 der *Interstate Commerce Commission* (Kommission für den Handel zwischen den Staaten) von 1912 berichtet, daß am 30. Juni 1912 1 729 144 Arbeiter auf den Dampfbahnen beschäftigt waren. Diese Statistik schließt nicht die ungefähr 150 000 bis 200 000 Arbeiter auf den Straßenbahnlinien in den Städten und zwischen den Städten ein.

Selbst die bestbezahlten Eisenbahnarbeiter — die Maschinisten — erhalten selten mehr als 1200 bis 1500 Dollar jährlich an Lohn. Die großen Massen der Eisenbahnarbeiter erhalten 800 Dollar oder weniger jährlichen Lohn für lange, starke Anforderungen stellende Arbeitsstunden. Diese Löhne sind allerdings viel höher als die in den meisten Fabrikzweigen gezahlten, aber sie sind noch immer höchst ungenügend. Der *U. S. Government Statistical Abstract* (Statistische Übersicht der Regierung der Vereinigten Staaten) für 1912 zeigt (S. 559), daß die durchschnittlichen jährlichen Unterhaltungskosten einer Arbeiterfamilie von

318 Dollar im Jahre 1890 auf 374,75 Dollar im Jahre 1907 gestiegen sind. Seit 1907 sind sie beständig weiter gestiegen. Die Miete beansprucht dazu wenigstens ein Viertel von dem Lohne des Arbeiters. Man kann daraus entnehmen, in welche verzweifelte Notlage selbst die „höher bezahlten" Arbeiter nur durch die Unterhaltskosten getrieben werden. Die Art des Eisenbahnbetriebs verlangt unbedingt eine englisch sprechende, intelligente Klasse von Angestellten; die Eisenbahnkapitalisten können, soweit der Betrieb der Eisenbahnen in Betracht kommt, nicht von Einwandererarbeit abhängen. Der amerikanische Arbeiter verlangt bessere Lebensbedingungen, und es gibt beständige Konflikte zur Erlangung steigender Löhne, um die steigenden Kosten des Unterhalts zu befriedigen.

Menschenverwüstung im Eisenbahndienst

Für ihre jämmerlich unangemessenen Löhne müssen sich 527 463 von den 1 201 681 Dampfbahnarbeitern täglich der Gefahr aussetzen, verstümmelt, verkrüppelt oder getötet zu werden. Dasselbe trifft bei 41 299 der 50 473 Arbeiter an den elektrischen Bahnen zu. Eine Tabellarisierung in dem neunzehnten Jahresbericht der *Interstate Commerce Commission* (S. 109) zeigt, daß von 1888 bis 1907 im ganzen 53 046 Eisenbahnangestellte getötet und mehr als 800 000 bei der Arbeit verstümmelt oder verkrüppelt worden sind. Seit 1907 ist diese Verwüstung in ebenso großem Umfange weitergegangen. Von 1907 bis zum 30. Juni 1912 sind weitere 15 177 Dampfbahnangestellte getötet und 321 007 im Dienste verletzt worden. Diese Berichte schließen die Unfälle auf den Linien der Kopfstation- und Rangiergesellschaften nicht mit ein. Auch umfassen sie nicht die Gesamtsumme der Todesfälle; das Bulletin der Unfälle Nr. 44 meldet gefühllos, daß nur diejenigen, die sofort oder innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall sterben, in den Listen der Getöteten aufgeführt werden. Die gewöhnlichen Ursachen dieses ungeheuren Blutbades sind klar genug; es liegt auf der Hand, daß die Unfälle durch veraltete und billige Einrichtungen hervor-

gebracht werden, durch den Mangel an geeigneten Sicherheitsvorrichtungen, durch Mängel im Betriebsmaterial, im Fahrdamm, in den Schienen und andere solche Ursachen. Die Inspektoren der *Interstate Commerce Commission* prüften kürzlich 74 000 Lokomotiven; mehr als 48 000 erwiesen sich dabei als fehlerbehaftet. Die Zahl der Zusammenstöße, die der „Nachlässigkeit" von Zugführern, Signalwächtern usw. zugeschrieben wird, ist nicht groß; nicht selten finden diese Zusammenstöße statt, wenn die Eisenbahnbeamten durch lange Arbeitsstunden und Mangel an Schlaf erschöpft sind. Die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten verteilen ungefähr 250 Millionen Dollar jährlich an Dividenden auf Aktien, deren größerer Teil nur auf „Verwässerung" beruht und 280 Millionen Dollar jährlich Zinsen auf Obligationen, von denen viele betrügerischen Ursprungs sind. Aber die Eisenbahnarbeiter haben sich beinahe in jedem Falle vergeblich nach Entschädigung umgesehen, wenn sie verletzt worden sind, oder nach Zahlungen an die Überlebenden für den Fall, daß sie getötet werden sollten; wie die Eisenbahngesellschaften jeden solchen vor Gericht gebrachten Fall scharf bestritten haben, das ist eines der traurigsten Blätter in den Annalen des amerikanischen Proletariats.

Eine Zusammenfassung der bestehenden Verhältnisse

Es ist unverkennbar, daß es den 3 Millionen oder mehr sogenannten unqualifizierten oder „gewöhnlichen" Arbeitern, die abgesondert und unorganisiert dastehen, von allen männlichen Lohnarbeitern am schlechtesten ergeht; große Scharen ziehen beständig von einem Ort zum andern, um Arbeit zu suchen, und diejenigen, die Arbeit bekommen können, müssen so geringe Löhne annehmen, daß es wunderbar erscheint, wie sie überhaupt leben können. Aber sowohl diese Erscheinung als auch andere Gesichtspunkte in bezug auf das amerikanische Proletariat können im Verlaufe dieses Kapitels nur flüchtig berührt werden.

Der Zweck der in diesem Kapitel enthaltenen kurzen Darstellung besteht darin, einige bemerkenswerte Tatsachen

zusammenzufassen, um zu zeigen, auf welcher Grundlage der kolossale Reichtum und die Macht der kapitalistischen Klasse aufgebaut und aufrecht erhalten wird. Eine solche kurzgefaßte Behandlung macht das Eingehen auf die Details mancher wichtiger Zweige des Gegenstandes unmöglich. Es ist wahr, einige geübte Arbeiter, besonders amerikanische, besitzen eigne Häuser oder vielmehr Landhäuschen in einigen der größeren und vielen der kleineren Städte, oder wohnen darin zur Miete, und ihr häusliches Leben ist anscheinend von einem gewissen Behagen, während es in Wirklichkeit ein Leben großer Unsicherheit und quälender Ungewißheit ist. Die statistischen Regierungsberichte zeigen, daß ungefähr 72 bis 81 Prozent der Arbeiter in den Vereinigten Staaten nicht ihr eignes Heim haben, sondern in gemieteten Wohnungen oder abvermieteten Zimmern leben. Nur ungefähr zehn Prozent der Arbeiter, die eigne kleine Häuser besitzen, besitzen sie frei von Hypotheken. Nicht nur in den großen Städten, sondern auch in den kleinen, nehmen die bereits in Fäulnis übergehenden Armenquartiere zu — eine verhängnisvolle Tatsache, die eine ausführliche Darstellung verdient, auf die hier aber nur hingewiesen werden kann. Gegen alle Arbeiter, die Arbeiterorganisationen angehören, kämpfen mit leidenschaftlichster und gewissenlosester Energie die massiven Truste mit ihrer geschlossenen, modernen Organisationsform, unterstützt durch ungeheure Geldmittel und durch die gewichtige Macht der gesetzlichen, gerichtlichen, polizeilichen und militärischen Gewalt. Die Geschichte dieser riesenhaften Angriffsbewegung gegen die Arbeiterverbände — um sie entweder zu hindern, sich nach modernen gewerblichen Grundsätzen zu organisieren oder um sie vollständig zu vernichten —, das ist ein so umfassender Gegenstand, daß er ein Kapitel für sich allein verlangen würde.

Auch können wir hier nicht näher beschreiben, was alles als Folgeerscheinung der entsetzlichen Ausbeutung des amerikanischen Proletariats eintritt: die verübten Gewalttätigkeiten, das Verhungern vieler, das halbe Verhungern großer Mengen, die weitverbreitete Armut und den zunehmenden Pauperismus, die Ursachen der 15 000

jährlich in den Vereinigten Staaten verübten Selbstmorde, die zunehmende Entartung vieler Arbeiter und ihrer Kinder aus Mangel an normalen Lebensverhältnissen. Von den annähernd 20 Millionen Schulkindern in den Vereinigten Staaten haben 300 000 bis 400 000 organische Herzkrankheiten; wahrscheinlich 1 Million hat tuberkulöse Erkrankungen der Lunge gehabt oder hat sie noch; ungefähr 1 Million leidet an Rückgratsverkrümmung oder andern körperlichen Gebrechen; mehr als 1 Million hat mangelhaftes Gehör und ungefähr 5 Millionen haben mangelhaftes Sehvermögen. Kurz, zählt man noch die Millionen anderer hinzu, die an irgendeinem Schaden oder Gebrechen leiden, so sind drei Viertel der 20 Millionen Schulkinder ungesund; dieses sind die Aufstellungen, die Professor Thomas D. Wood von der Columbia Universität in einem Bulletin gemacht hat, das kürzlich von dem *U. S. Bureau of Education* veröffentlicht worden ist. Man glaubt (wenn auch diese Schätzung nicht ganz genau verbürgt ist), daß im allgemeinen 10 Millionen Menschen in den Vereinigten Staaten sich in einem chronischen Zustande der Armut befinden. Der Gegenstand zeigt noch eine andere Seite, die hier nicht behandelt werden kann: wie die Gefängnisse mit Proletariern angefüllt sind, von denen viele wegen der geringsten Vergehen verurteilt werden, während die Reichen und Mächtigen das Gesetz verletzen und überschreiten und doch straflos ausgehen.

Die in diesem Kapitel erzählten Tatsachen sind nur wenige aus einer umfangreichen Masse. Wie zusammengedrängt sie aber auch sein mögen, sie gewähren doch eine ziemlich klare Vorstellung von dem Zustande des amerikanischen Proletariats, aus dessen Arbeit und Märtyrertum jene riesenhaften Privatvermögen entstanden sind und entstehen, deren Geschichte zum Teil in diesem Werke erzählt worden ist.

Schlußbetrachtung

Den unvermeidlichen Hauptinhalt haben, wie in nur zu peinlicher Weise offenbar ist, die Betrügereien und Diebstähle gebildet, mit deren Hilfe „Eigentum“ erworben und große Vermögen aufgebaut worden sind.

Das ist nicht so, weil der Verfasser in der Verderbtheit seines Herzens es so gestaltet hat, sondern weil dies die unvermeidlichen Tatsachen sind.

„Aber warum," fragen gewisse jammernde, in niedriger Schmeichelei groß gewordene Kritiker, soll man sich gerade über die dunkle Seite des Bildes verbreiten? Haben nicht alle diese Männer ihre guten Eigenschaften gehabt, ihre freundlichen Anwandlungen, ihre Fähigkeit, ihren Mitmenschen einige Dienste zu leisten?"

Ihr irregeleiteten Kritiker mit eurer aufdringlichen beschränkten Auffassung und eurer Verschrobenheit, ihr seid es, die sich so blind weigern, zu sehen und Gerechtigkeit zu üben. Was würde, so möchte man fragen, euer Urteil gewesen sein, wäre dieses Werk, statt die Betrügereien, Täuschungen und Räubereien, durch welche ungeheure Vermögen aufgehäuft worden sind, offen darzulegen, ein kunstvoller oder (noch wirksamer!) ein ungekünstelter Lobgesang auf jene Männer und eine Apotheose des Systems gewesen, das sie hervorgebracht hat? Was würdet ihr dann wohl gesagt haben? Zweifellos würde dieses Werk dann in hohem Maße „vernünftig und vorurteilsfrei" gewesen sein; keiner Beschuldigung, daß „voreingenommene Behandlung" vorliege, würde man begegnet sein. Konventionelle Verleger würden eifrig danach gegriffen haben[1]); und dem Verfasser wären Ermunterung und Einkünfte sicher gewesen. Wie es ist, mußte er (was für niemand außer ihm selbst wirkliches Interesse hat) sein Werk angesichts der größten Hindernisse unternehmen — eine Tatsache, die vielleicht zu zeigen vermag, wie derjenige, der ernste Wahrheit in ernstem Gewande verkündet, es um der Sache willen tun muß und mit äußerster Verachtung aller trägen, käuflichen Mächte, die versuchen möchten, seinen Plan zu ändern oder ihn zurückzuhalten.

Dann gibt es noch jene sentimentalen Kritiker, die, von den Beweisen überwältigt, ihre letzte Zuflucht dazu nehmen, auszurufen: „Ist es möglich, daß deine Dar-

[1]) In diesem Punkte spricht der Verfasser aus Erfahrung. Die in seinem Besitz befindlichen Briefe von einigen der bedeutendsten Verleger der Vereinigten Staaten würden, veröffentlicht, eine überaus bezeichnende Lektüre bieten.

stellungen richtig sind? Übertreibst du nicht?“ Allen diesen sollte man nicht mit Einwendungen und Tadel begegnen, sondern mit Mitleid; mit tiefem Mitleid um ihres beschränkten geistigen Horizontes willen. Und schließlich sind sie nur der Widerschein oder vielmehr das Erzeugnis einer gewissen allgemein herrschenden Auffassung des Tages, die *prima facie* den Mann von unbedeutendem Auftreten aller ihm zur Last gelegter Missetaten für schuldig erklärt, sich aber entschieden weigert, dem Manne von Reichtum und entsprechender hoher Stellung ernsthafte Vergehen zur Last zu legen, unbekümmert darum, wie sehr die Beweise sich häufen. Man könnte viel über die Wirksamkeit eines Seidenhutes schreiben, als Schutz für Person und Ruf.

Als des Verfassers „Geschichte von Tammany Hall“ erschien, wurde ihre Richtigkeit nicht in Zweifel gezogen, weil die Tatsachen zwingend richtig waren und die dort erzählte Geschichte die einer gewöhnlichen politischen Organisation ist. Wie sonderbar ist es, bemerkt ein aufmerksamer Beobachter, daß einige von denen, die das frühere Werk wegen seiner Reichhaltigkeit und Genauigkeit so freudig begrüßten, jetzt gerade die Kritiker sind, die an der Genauigkeit der Tatsachen ihre Zweifel äußern, wenn diese auf die Gründer der großen Vermögen und ihre sehr ehrenwerten Nachkommen sich beziehen. Nein, du weiser Rezensent, das ist durchaus nicht sonderbar; diese Haltung ist leicht zu durchschauen: je wahrer in diesem Falle die Tatsachen sind und je umfangreicher und unbestreitbarer die Anführungen aus offiziellen Protokollen, um so mehr werden die Apologeten und Anhänger des Reichtums zu der ihnen allein möglichen Verteidigung gedrängt. Sie können nichts anders tun, als nichtssagende Zweifel äußern — Zweifel, die durch die erschreckende Masse der Zitate in diesem Buche überreichlich widerlegt sind. Und es werde bekannt, daß die hier beschriebenen Betrügereien und Räubereien trotz ihres Umfanges und ihrer ununterbrochenen Folge weit davon entfernt sind, die vollständige Geschichte zu bilden; weitere Bände bleiben noch zu schreiben; und auf jedes einzige betrügerische

Unternehmen, das zufällig zu öffentlicher Kenntnis kommt, kommen zweifellos Mengen solcher Unternehmungen, die in die Schmutzkanäle der Zeit hinuntergegangen sind, ehe sie öffentlich beachtet wurden.

Dieses Werk ist selbstverständlich — es ist unnötig, es zu sagen — keine Geschichte persönlicher Charakterzüge, Anlagen und Temperamente; es ist eine Erzählung der Mittel, durch welche Eigentum erworben und große Vermögen in Besitz genommen worden sind. Aber der Akademiker, im Hochgefühl seiner einschläfernden Mittelmäßigkeit, kann vielleicht sagen: „Dies ist nicht Geschichtschreibung, dazu fehlt die Leidenschaftslosigkeit der Darstellung.“ Wenn die Leidenschaftslosigkeit in einer langweiligen Aufzählung von Daten, Namen und Phrasen besteht, ohne einen flüchtigen Blick auf den Ursprung der Dinge und auch ohne eine klare Auseinandersetzung von Ursachen und Wirkungen, dann fehlt diesem Buche sicherlich der „leidenschaftslose Stil“, und es ist gut, daß dieser Mangel vorhanden ist. Wer weiß denn nicht, daß es kein wirksameres Mittel gibt, um Unwahrheiten zu erfinden, zu erzählen und ihnen Dauer zu verleihen als dieser nämliche „leidenschaftslose Stil“? Beschönigung und Betonung gewisser Verkettungen von Tatsachen und ein geringschätziges Verschweigen anderer, und siehe, der Streich ist gelungen.

Bei dieser Gelegenheit wird man es dem Verfasser verzeihen, wenn er (in Anbetracht der vielen ernsten Jahre eigener Nachforschungen) sein unbegrenztes Erstaunen darüber ausspricht, daß so viele anspruchsvolle Werke — theoretischer und anderer Natur — über diesen Gegenstand von Universitätsprofessoren herausgebracht worden sind, ohne daß sie sich die geringste Mühe gegeben haben, die Tatsachen festzustellen. Feingesponnene dogmatische Theorie ist das meiste davon, oder verkehrte, wohlklingende Annahmen: Worte, Worte, endlose schwülstige Worte; keine wirklich eigne Arbeit, kein Gedanke, keine Einsicht, keine Erklärung außer einer unechten, unzulässigen, ohne die Kenntnis der Tatsachen erworbenen und mit den derzeitigen Vorschriften des herrschenden Reichtums so selt-

sam übereinstimmenden. Diese besondere Geschichte, es sei gesagt, ist von einem bestimmten Gesichtspunkte aus geschrieben worden, indem sie Tatsachen erzählt, die nie vorher veröffentlicht worden sind und deren Genauigkeit nicht angefochten werden kann; das ist, wie der Verfasser glaubt, der richtige Standpunkt, der von jedem hinzukommenden Beweismaterial nur bestätigt werden kann.

Schließlich gibt es noch jene, die herbeistürzen und die Frage nachdrücklich vorbringen: „Haben die Gründer und Erhalter der großen Vermögen nicht ihre guten Eigenschaften gehabt?" Die Frage ist arg überflüssig; sie haben sie gehabt und haben sie. Aber denken die in dieser Hinsicht so besorgten guten Leute jemals daran, dieselbe Frage in bezug auf die Hunderttausende von Bewohnern der Armenquartiere zu stellen, oder in bezug auf die fünfzigtausend (oder ungefähr soviel) Sträflinge in den Vereinigten Staaten? Werden irgendwelche Rücksichten oder mildernde Umstände für diese verlangt? Für die Armen, die Elenden, die Erniedrigten überall? Und doch sind die Vergehen, um derentwillen kleine Übeltäter bestraft werden, nicht den tausendsten Teil so bösartig wie die von den Gründern und Besitzern des Reichtums begangenen; sogar einzelner Mord sinkt zu Bedeutungslosigkeit herab, wenn man ihn mit der endlosen Reihe der durch die Gier nach Gewinn und Reichtum hervorgebrachten indirekten Morde vergleicht.

Alle, alle, Kapitalisten und Bewohner der Armenquartiere, Sträflinge und Multimillionäre sind Geschöpfe des Systems, das auf diese Weise Habgier und Laster, Armut und Verbrechen erzeugt — erschreckende Tatsachen, die durch keinen eigentlichen Fehler in der menschlichen Natur hervorgerufen werden, sondern durch die Triebkraft, die Anreize und die Resultate jenes Systems.

Alle, alle, haben eine unendliche Befähigung für das Gute, wäre ihr nur die günstige Umgebung zur Entwicklung gegeben; man kann Erstaunen darüber äußern, daß unter einem so verderblichen System noch so viel Gutes besteht. Und jene Magnaten, die in ihrem Pomp und ihrem Hoch-

mut glauben, daß sie die gesellschaftlichen Kräfte beherrschen, sind (blinde Geschöpfe!) nur die Werkzeuge jener Kräfte. Hinter all diesem Tumult, hinter diesem Dahinstürmen und Zu-Boden-treten liegt ein langsam wirkender Plan, der entschlossen und gleichmäßig vorwärts geht, was alle, die es wollen, klar erkennen können. Diese Magnaten haben trotz ihrer Habgier, ihrer Korruption und ihres Betrugs unbewußt ihre große, in diesen Zeiten notwendige Arbeit getan — die ungemein wichtige Arbeit, Entwicklungshemmungen zu vernichten und die ganze Industrie ihrer einheitlichen Zusammenfassung entgegenzuführen, damit zu gegebener Zeit das ganze Volk gemeinsam ihren Besitz antreten und ihren Betrieb übernehmen kann und künstliche Klassenbildungen mit den sie begleitenden häßlichen Leiden, Ungerechtigkeiten und Unterdrückungen für immer abgeschafft sein werden.

Sachregister

Adams, Samuel 34 — Aiken, Henry 716 — Albany- und Susquehanna-Eisenbahn 540ff. — Aldrich 358 — Alger, Russel A. 213 — Allan, Hugh 685 — Allds, J. P. 586 — Alleghany-Bahn 709 — Allen, Senator 469 — Allen, Samuel 17, 31 — Allison, William B. 501 — Altgeld, John P. 182 — Amerikanische Brückengesellschaft 590, 732 — Amerikanische Pelzgesellschaft 72ff., 98, 128 — Amerikanische Union-Telegraphengesellschaft 475 — Ames, Oakes 406ff., 501 — Anderson 465 — Angus 649 — Anthony, D. R. 172f. — Anthony, J. B. 344 — Antitrustgesetz 569, 618, 692, 732f. — Arbeiterorganisationen 177, 229, 231ff., 320ff., 607, 711ff., 719ff. — Arbeiterverhältnisse 12, 16ff., 29, 39, 48f., 56f., 136f., 168ff., 175ff., 186, 226ff., 242ff., 263, 268f., 341, 347ff., 358ff., 480, 568ff., 604ff., 621, 711ff., 719ff., 739ff., 748ff. — Arbeitslöhne 12, 17f., 30, 57, 168, 177, 186, 226, 263, 268, 341, 347, 358, 480, 605f., 712f., 759, 770ff. — Armour, J. Ogden 183, 746 — Astor, Familie 141, 150, 180, 183f., 262, 268, 278, 364, 483, 526, 642, 746 — Astor, Georg Peter 70 — Astor, John Jakob 39f., 42, 49, 68ff., 143, 148, 298, 475, 494, 678 — Astor, John Jakob jun. 130f., 134f., 142f., 154, 374, 599 — Astor, John Jakob II 143, 145f., 154 — Astor, Waldorf 147 — Astor, William 141ff., 145 — Astor, William B. 85, 87, 126ff., 132f., 140ff., 149 — Astor, William Vincent 143 — Astor, William Waldorf 139f., 143, 146f. — Atchison-, Topeka- und Sante-Fe-Bahn 173, 630 — Atkinson, Henry M. 254f. — Atkinson, Oberst 77, 78.

Bacon 16 — Baer, George F. 347, 746 — Bailey 226, 372 — Ballinger 219, 625 — Baltimore, Lord 5 — Baltimore- und Ohio-Eisenbahn 173, 322f., 344, 348, 508ff., 700 — Bancroft 524 — Bank, General 284ff. — Bank der Ratsherren 99 — Bank der Vereinigten Staaten 53f., 148, 544 — Bank von Amerika 108 — Bank von New York 106f., 148, 157 — Banktrust 744 — Bankwesen 103ff., 380ff. — Barbour, James 75 — Baring, Gebr. 53 — Barlow 395 — Barnard, George C. 385f., 391, 542 — Barnes, John 654 — Barney, Charles T. 614ff. — Barrett, Walter 40f., 47f., 70, 87f., 101 — Bashford, Coles 438 — Bayard 637, 639 — Bayly, Thomas H. 431 — Beach, Moses Jale 124 — Beaubin- und Miranda-Konzession 251f., 632ff. — Beck 671 — Beckmann, Alexander 723 — Beckwitt 377 — Beeftrust 184, 746 — Beekman, Stephan D. 99 — Belden 401 — Bellomont, Graf 16ff., 29, 31 — Bell-Telephongesellschaft 624, 716 — Belmont, August 544, 546, 565, 599, 744f. — Bennett, James Gordon 126 — Bentley, J. A. 632 — Benton 86 — Bessemer, Henry 704, 713f. — Bethlehem-Stahlwerke 731, 733 — Biddle 77f. — Bigelor 654 — Bingham, John 95 — Birch, Stephan 626 — Biskuittrust 174 — Blaine, James G. 408, 444, 637, 718 — Blair, John J. 407, 493ff., 512, 642 — Blair, de Witt C. 493 — Bliß 407 — Bloemart 9 — Borntraeger, Henry W. 716 — Boston- und Albany-Eisenbahn 357 — Bradley 288 — Brandeth 373 — Brevoort, Henry 71 — Brewer, Richter 655, 717 — Bridge, James H. 685ff., 692, 696, 699, 702, 704, 723 — Broadway-Bahn 292f. — Bronson 442 — Brooks, James 410 — Brooks, Peter Charndon 37 — Brown, E. D. 134 — Brown Brother & Co. 459, 552 — Brown, Justice 204 — Brown, Nicholas 38 — Browne, Robert 70f.

— Brückentrust 586ff. — Buchanan, Thomas 148 — Bundes-Stahlgesellschaft 590, 731f. — Buford, John 283 — Buren, van 235 — Bürgerkrieg 214, 261, 278, 279ff., 458f., 531ff., 690, 696 — Burgess 26, 91 — Burr, Aaron 107, 110, 111 — Butler, Cyrus 36 — Butterfield 399.

Cabot, George 34f. — Cadwallader, F. D. 539 — Caldwell, Luther 388 — Calumet- and Hecla Mining Company 203f. — Cambria-Eisengesellschaft 707, 715 — Cameron, Simon 377f., 682ff. — Canby, E. R. 537 — Candleß, Mc. 705, 708 — Cardozo 542 — Carey, Matthew 56 — Carlisle, John G. 566 — Carnegie, Andrew 586f., 606, 677ff. — Carnegie, Thomas M. 688ff., 700, 704, 708 — Carnegie-Stahlgesellschaft 721ff. — Carnegie-Werke 586, 603ff. — Carnes, F. & G. 41 — Carr 537 — Carter, Robert 20f. — Carter, T. H. 633, 660 — Caruso 774 — Caß, Lewis 86 — Cassatt, A. J. 487ff. — Castellane, Gräfin 484 — Catron, T. B. 252, 633f. — Canley, John F. 518 — Chandler 203f. — Chase, Salmon P. 282 — Chaves, Ignacio 254 — Chemikalien-Bank 108f., 148f. — Chesapeake- und Ohio-Eisenbahn 345, 348 — Chikago-, Burlington- und Quincey-Eisenbahn 578, 662, 674f. — Chikagoer Schienenwerke 712ff. — Chikago-, Milwaukee- und St. Paul-Bahn 434, 443f. — Chikago- und Nordwest-Bahn 173, 395, 502f. — Churchman, Samuel 374f. — Cincinnati-, Hamilton- und Dayton-Eisenbahn 574ff. — Clapp, Asa 36 — Clark, Horace F. 277, 304 — Clark (Montana) 240 — Clark, William 82 — Clelland, Robert Mc. 645 — Clemens, Jere 428 — Cleveland, Präsident 177ff., 540, 565ff., 576, 635 — Cleveland-, Cincinnati-, Chicago-, St. Louis-Eisenbahn 338f. — Clews, Henry 460 — Cline 728ff. — Clinton, George 101, 102 — Cloud 532 — Coke, Thomas Pym 39 — Colden, Cadwallader 15, 45 — Colder, William 684 — Coleman, Michael 142, 335 — Coleman, William 705f., 708 — Collins, E. K. 272f., 279, 280, 429 — Colorado-Eisenbahn 464 — Colorado- und Southern-Eisenbahn 490f. — Colt, Samuel 428f. — Colton 523 — Columbia-Ölgesellschaft 686f., 697 — Conger 586 — Connolly, Richard B. 133, 134ff. — Conway, T. W. 373 — Cooper, Peter 124 — Corbin, A. R. 398f., 429 — Corcoran William W. 430ff. — Corey 728ff., 733 — Cormick, H. Mc. 429 — Cornick, Cyrus H. 407, 429 — Corning, Erastus 445 — Cortelyou 620 — Corvin, Robert G. 433 — Corvin, Thomas 433 — Cosby 156 — Covode 276 — Cowley, William 690 — Cox, Minister 632, 636 — Cramp, Charles H. 726 — Crawford, Frank A. 315 — Credit Mobilier Company 407ff., 444, 466, 472, 501f., 505 — Crocker, Charles 407, 513ff. — Croffut 267, 269, 278, 283, 294, 304, 312, 314ff., 333 — St. Croix- and Lake-Superior-Eisenbahn 437 — Crooks 78 — Crosby, William B. 124 — Crosswell, Edwin 274 — Culloch, Hugh Mc. 501 — Cunard, Edward 131, 298 — Cunard-Linie 623 — Cunningham 625f. — Cutler, Luke H. 607.

Dabney, Morgan & Co. 463, 545f. — Dana, Charles A. 238 — Davidge, William H. 276 — Davidson, J. W. 537 — Davies, Thomas E. 292 — Davis, Abgeordneter 275, 276 — Davis, Henry G. 627f. — Davis, Richter 420 — Debs, Eugene V. 177f. — Deems 311 — Deighton 714 — Delano, Laura A. 133 — Delaware- und Lackawanna-Eisenbahn 335, 495 — Delaware-, Lackawanna- und Western-Eisenbahn 335, 339, 341, 345, 495f., 498ff., 555 — Delaware- und Hudson-Eisenbahn 341, 345, 540 — Delius 18 — Denver-

und Rio Grande-Eisenbahn 470, 490, 630 — Denver-South- Park- und Pacific-Eisenbahn 464, 466f., — Depew, Chauncey M. 240, 310, 335, 555 — Des Moines Schiffs- und Eisenbahngesellschaft 379, 429, 503 — Dickenson 428 — Dieterich, Georg 70 — Dillon, John F. 449f., 453f. — Dillon, Sidney 462ff., 467, 686, 706 — Dodge, Marcellus Hartley 376 — Dodge, William E. 98, 132, 496, 498 — Dolan, Thomas 343 — Donough, Henry D. Mc. 602 — Donghertz, Thomas J. 85 — Dorsey, Stephen W. 637 — Doubleday, Thomas D. 283 — Dow, Prentiss 439 — Dreieinigkeits-Gesellschaft 22 — Dreieinigkeitskirche 96f., 110ff., 140, 155 — Drew, Daniel 299ff., 382ff. — Drew, Wolcott 344 — Drexel, Gebr. 563 — Drexel, Morgan & Co. 546f. 552ff., 565f. — Dubuque- und Sioux-City-Eisenbahn 503ff. — Duquesne-Stahlgesellschaft 710 — Durham 487.

Eastman, Arthur M. 535f., 539 — Edgar Thompson-Stahlgesellschaft 704f, 707f., 713 — Edison 716 — Edwards, Richter 231 — Eistrust 610ff. — Elkins, John T. 630 — Elkins, Stephen B. 240, 251f., 254, 328, 565, 627ff. — Elliott 499 — Ely 684 — Emerson, A. 760 — Equitable-Lebensversicherungsgesellschaft 310, 592ff., 624 — Erie-Eisenbahn 299, 365, 381ff., 404f., 541, 573ff. — Eriekanal 64, 201f., 355, 510 — Estes, James B. 645f. — Ettor 774 — Evans 19 — Everett 37.

Fair 363 — Farley, Jesse P. 454f., 647ff. — Field, Cyrus W. 475f., 478 Field, Henry 185ff. — Field, Marshall 68ff., 161ff. — Fields, Andrew C. 596 — First National-Bank 592, 622 — Fisher, Ellwood 276 — Fisk, James 300, 384ff., 411ff., 541ff., — Fitch 713, 723 — Fithian, Philipp Vickers 20 — Flagg 98 — Fleming 443 — Fletcher 14, 29, 94, 110 — La Folette 602, 609f., 614f. — Foraker 240 — Forshay, James W. 565 — Forsyth, Thomas 83f. — Foster, J. W. 661 — Fourth Avenue-Niveaubahn 289, 309 — Franklin, Benjamin 23 — Fremont 536, 538ff. — Frick, Henry C. 487, 599, 710f., 718, 720ff., 723, 733f., — Fuller 715.

Gales, John W. 617 — Galusch 654 — Gardiner, George H. 432f. — Garfield, James A. 408, 444 — Garrett, John W. 323, 507, 509ff. — Garrett, Robert 512 — Gayley 733 — Gaynor, Richter 611 — Georgia-Mississippi-Land-Company 195 — Gilfillan 652 — Giovannetti 774 — Girard, Jean 51 — Girard, Pierre 50 — Girard-Bank 52f. — Girard, Stephan 40, 42, 49ff., 159 — Goddard, Luther M. 490f. — Godyn 9 — Goelet, Jacobus 148— Goelet, May 153 — Goelet, Ogden 152f. — Goelet, Peter 68f., 94f., 98, 108, 124, 132, 141, 147ff., 180, 183, 268 — Goelet, Peter jun. 150f. — Goelet, Peter P. 148ff. — Goelet, Robert 151 — Goelet, Robert jun. 152ff. — Goelet, Robert P. 148ff. — Goelet, Robert Walton 154 — Gonzales, Salvador 253 — Gordon, J. M. 675 — Gordon, William M. 82 — Gorman, W. A. 447 — Gould, Anna 484 — Gould, Familie 366, 526, 588, 627, 746f. — Gould, George 486, 489ff., 555, 599 — Gould, Jay 238, 300f., 324, 366ff., 407, 430, 449, 456, 462ff., 492, 512f., 522, 524, 528, 530, 541, 555, 557, 574, 597, 686 — Gould, Kingdon 473 — Graham 18 — Grant Ulysses S. 398ff., 429, 629 — Gray, William 38 — Great Northern-Eisenbahn 577ff., 656ff. — Greeley, Horace 748 — Green, Benjamin E. 431 — Green, Richter 497 — Gresham, Richter 473 — Grimes, Senator 285, 287f., — Griswold 48 — Guggenheim 240, 625f., 744.

Hale, Senator 286, 288 — Hall, Bürgermeister 307 — Hamilton, Andrew 597 — Hancock, John 34 — Handwerkerbank 108f. — Hannover Nationalbank 592 — Harlan, Richter 719 — Harlemer Eisenbahn 131, 308 — Harmon, Judson 576 — Harriman, E. H. 154, 364, 366, 469f., 486, 505, 529, 575, 577ff., 593, 595, 599, 601, 673, 676f., 741 — Harris, Senator 469 — Harris, William H. 283 — Harrison 211, 638, 718 — Harris- und Sooolinie 274, 280 — Hartley, Marcellus 376 — Harvier, Ernest 354 — Hatzfeld, Fürst 528 — Havemeyer, William F. 98, 261, 570 — Haywood 582 — Hearst, George 240 — Heinze 612ff. — Hepburn 320 — Hewes, Joseph 34 — Hicks, Russell F. 388 — Hill, James 485, 577ff., 627, 641ff., 744f. — Historische Gesellschaft 29 — Hitchcock 213 — Hoffmann, Gouverneur 135, 542 — Holländisch-Ostindische Gesellschaft 6 — Holländisch-Westindische Gesellschaft 6f., 9f. — Holley, A. L. 706f., 716 — Holman, William G. 683 — Holt, J. 537 — Hopkins, Edward C. 449f. — Hopkins, John 5, 507, 509ff. — Hopkins, Mark 513ff. — Horn, Walter B. 575 — Houghton 52, 157, 369, 429 — Hudson-Bay-Trading-Company 649 — Hudson-River-Eisenbahn 297ff., 348, 351, 355 — Hughes, Andrew S. 81f. — Hunt, Washington 444 — Huntington, Collis P. 407, 471f., 475, 482, 485, 513ff., 686f., 706 — Hurrah, Charles H. 731 — Hyde 310, 624.

Jackson 53f., 122 — Jefferson 22, 107 — Jenkins, Richter 672f. — Jerome, William Travers 601, 613 — Jesup & Co. 463 — Jewett, D. G. M. 638f. — Illinois-Zentraleisenbahn 153f. — Illinois-Zentralgesellschaft 199, 429, 505, 701 — Indianer 25, 27f., 31, 74ff. — Ingersoll 275 — International Mercantile Marine-Company 623f. — Interstate Commerce-Railway-Association 556 — Johnson, James L. 630 — Johnson, Senator 77, 79 — Jones, William L. 707f., 714ff., — Jowa Central-Air-Bahn 504 — Jowa Falls- und Sioux City-Eisenbahn 503f. — Irons, Martin 480 — Irwin, Matthew 73, 77 — Irwin, Richard B. 461 — Julian, Generalinspektor 255 — Julian, George W. 635ff. — Justice, Philipp S. 283.

Kanadische Pacific-Eisenbahn 685 — Kansas-Pacific-Eisenbahn 216, 463ff., 469, 474, 546, 686 — Karl I. 17 — Kaufmannsbank 108, 109 — Kelly, P. H. 655 — Kembel 488 — Kennedy, John 451, 454, 477, 648, 650ff., 672, 673 — Kenney, Thomas L. 76, 77, 78, 79ff. — Kerens, Richard C. 638 — Ketchum, Sohn & Co. 539 — Kidd 26 — Kidder, Peabody & Co. 552 — Kinley, Mc. 570f., 732 — Kinstry, Major 536 — Kinzie, John 164 — Kipp, Salomon 291 — Kissam, W. H. 98 — Kittson, Norman W. 647ff. — Kloman, Gebr. 688ff., 703ff., 708ff. — Knickerbocker-Trust 614ff. — Knox, Philander C. 240, 486f, 732 — Kohlentrust 346, 746 — Kuhn, Loeb & Co. 599 — Kupfertrust 203.

Lackawanna-Eisenbahn 365 — Lackawanna-Kohlen- und Eisengesellschaft 495, 499 — Lac La Belle Ship-Canal-Company 202 — La Crosse- und Milwaukee-Eisenbahn 434ff., 457 — Lake Shore-Eisenbahn 305, 345, 355f., 364 — Lambard, Charles A. 501 — Lanzing 543 — Larrabee, William 506 — Laurence, Stone & Co. 429 — Laurens, Henry 34 — Law, George 274, 291, 292ff. — Lawrence, William 26f. — Lean, George W. 133 — Lehigh- und Tobyanna-Landgesellschaft 499 — Lehightal-Bahn 339, 341 — Lehigh-Waggonfabrik 467 — Leiter, Levi 7, 161ff. — Leod, Arthur A. Mc.

341 f., 560 — Leupp, Charles M. 368 f. — Lewis, Francis 34 — Limanhour, Jose 246 — Lincoln, Abraham 284, 534 — Lincoln, Robert T. 175 — Lindsey, Ben B. 490 — Linville 701 — Lisperaard, Anthony 111 — Littlefield 619 — Littler 465 — Livington 18, 61 — Livingstone, John 382 — Lockwood, Le Grand 460 f. — Londoner Gesellschaft 3 f. — Longworth 68, 157 ff. — Lorillard 94, 98, 124, 148 — Love, Richter 458 — Low, A. Maurice 540, 582, 583 — Lowber, Robert W. 427 f. — Lum, Mary 50 — Luxuswagen-Trust 174 f.

Macdonald, John A. 685 — Mc. Gregor Western-Eisenbahn 457 — Macy, William H. 407 — Maginnis, Martin 665 ff., 669, 673 — Mähmaschinentrust 173, 746 — Mains, O. P. Mc. 633 — Manhattan-Bank 108 ff., 113 — Manhattan-Gesellschaft 477 — Marcy, General 537 — Marius, Peter Jakob 26 — Marlborough, Herzog von 361 — Marmon, Robert T. 630, 632 — Martin 298, 395 — Martinez, Francis 253 — St. Marys Falls-Ship-Canal-Company 202, 203 — Mason, John 17 — Matteson, Erasmus B. 380 — Maury 632 — Maxwell-Landkonzession 251 f., 256, 629 ff. — Mears, John H. 432 f. — Mercantile Trust Company 624 — Merkantil-Bank 107 — Metropolitan-Interborough-Traction Company 602 — Metropolitan-Street Railway 309, 476, 602 — Metz, Steuerkontrolleur 183, 622 — Meyer, Generalpostmeister 173 — Miami- und Dayton-Kanalgesellschaft 202 — Middlesex-Spinnereien 429 — Midvale-Stahlgesellschaft 731, 733 — Millard, Bailey 246 — Miller, Henry 246 — Miller, Richter 651 — Miller, Rutger B. 110 — Miller, Thomas N. 688, 689 ff. — Mills, Darius O. 518, 599 — Mills, D. O. 328 — Mills, M. M. 252 — Milwaukee- und Horicon-Eisenbahn 443 — Milwaukee- und Minnesota-Eisenbahn 441 f. — Milwaukee- und Superior-Eisenbahn 439 — Minnesota- und Northwestern-Eisenbahn 427, 444 ff. — Minnesota- und Pacific-Eisenbahn 446, 449, 647 — Missouri-Pacific-Eisenbahn 473, 479, 480, 557 — Mitchell, Alexander 419 f. — Mitchell, John 340 — Monroe, James 122 — Montaya, B. M. 254 — Moody, John 175, 338, 365, 584 f., 662 — Moore 590, 732, 734 — Moore, A. P. 742 — Mora-Konzession 254 — Morales, Marquis de 211 — Morgan, Grenfell & Co. 607 — Morgan, J. Pierpont 324, 328, 342 ff., 377, 463, 475, 482, 485, 529 ff., 590, 613 ff., 627, 642, 673, 678, 732 ff., 744 ff. — Morgan, Junius S. 531 ff. — Morgan, Major 82 — Morgan, Senator 469 — Morris, Edward 183 — Morris, Robert 34 — Morris, Roger 90, 91 — Morris- und Essex-Eisenbahn 496 f. — Morrison 373 — Morse 610 ff. — Mortier, Abraham 111 — Morton 407, 444 — Morton Trust-Company 624 — Moyer 582 — Mushet 718 — Mutual-Versicherungsgesellschaft 592 ff.

Nationalbank 109, 592 — National-City-Bank 565, 622 — National-Röhrengesellschaft 590, 732 — National-Stahlgesellschaft 735 f. — Navarro, Jose F. 476 — Negersklaven 4, 21, 29, 33, 227, 281 — Neill, Mc. 229 — Nelson, Richter 267 — Newbold, J. G. 500 — New England-Mississippi-Land-Company 195 — New Jersey-Transportgesellschaft 497 — New Jersey-Zentraleisenbahn 339, 467, 705 — New Yorker Eisenbahn 131 — New Yorker Herald 126 — New Yorker Hochbahn 477 — New Yorker Leih- und Betriebsgesellschaft 477 — New York-, Ontario- und Western-

bahn 345 — New Yorker Zentraleisenbahn 130f., 154, 265, 296ff., 301ff., 313f., 318, 324f., 335, 337, 342, 347f., 351, 353ff., 359, 364, 422, 425ff. — New York-, New Haven- und Hartford-Bahn 342, 344, 354 — New York- und Harlem-Eisenbahn 288ff., 318 — New York- und Hudson-River-Eisenbahn 295 — New York-, Susquehanna- und Western-Eisenbahn 573 — New York Versicherungsgesellschaft 592ff. — New York Zentral- und Hudson-Eisenbahn 344, 351, 352 — Nicholson, John 344f. — Noble, Minister 633 — Nolan, Gervacio 253, 256 — Nördliche Zentralbahn 684, 701 — Nord-Missouri-Bahn 701 — Nordwest-Gesellschaft 73 — Norfolk- und Western-Eisenbahn 348 — Northern Pacific-Eisenbahn 216, 218f., 451, 577ff., 656, 662ff. — Northern Securities Company 579f.

O'Callaghans 6 — Odell, Gouverneur 595 — Oglethorpe 16 — Ohio-Land-Company 194 — Ohio-Sparkasse- und Kreditgesellschaft 551 — Oliver, Henry W. 691 — Oliver Minengesellschaft 730 — Owen, Robert 537.

Pablo-Montaya-Konzession 254 — Pacific-Eisenbahn 240, 468, 521ff., 660 — Pacific-Mail-Steamship-Company 274, 276f., 459f. — Page 298 — Paine 22 — Painter's Mill 603f. — Painter's Row 603f. — Palmer, Potter 163 — Pardee, Gouverneur 219 — Parsons 217 — Patterson 185f., 491 — Pattison 465f. — St. Paul-, Minneapolis- und Manitoba-Eisenbahn 650ff. — St. Paul- und Pacific-Eisenbahn 448, 450ff., 457, 650ff. — Payn 388 — Peabody, Gouverneur 490 — Peabody, Joseph 35 — Peabody & Co. 531ff. — Peacock 733 — Pearson, H. W. 661f. — Pearson, Magazine 607 — Peck, Richter 538 — Penn, William 14 — Pennsylvaniabahn 323, 326ff., 342, 348, 365, 378, 486ff., 512, 522, 550, 555, 586f., 681ff., 697, 702, 706, 732 — Pennsylvania-Kohlen- und Koksgesellschaft 348, 572f. — Pennypacker, Gouverneur 487 — Penrose, Senator 487 — Pere Marquette-Eisenbahn 576 — Perkins, George W. 593, 596, 599, 601 — Perkins, Thomas Handasyd 38 — Petroff 488 — Pettibone 582 — Pettigrew, Senator 218f., 660ff., 670f. — Phelps, George D. 459, 496, 698 — Phelps, John J. 496, 498 — Philadelphia- und Reading-Eisenbahn 326, 339, 341ff., 347, 348, 560 — Philadelphia-, Wilmington- und Baltimore-Eisenbahn 512 — Philipps, Adolphus 91 — Phillips, Frederick 91, 148 — Phillipps, William A. 208f. — Phipps, Henry 681, 689ff., 705, 708, 709 — Phipps, John 691 — Pierce 445 — Pinchot, Gifford 219, 625 — Pinkerton, Robert A. 721f. — Piper 701ff. — Piper & Schiffler 696ff., 702f. — Pittsburger Bessemer-Stahlgesellschaft 710, 712 — Pittsburg-, Fort-Wayne- und Chikago-Bahn 689 — Pittsburger Nationalbank 691, 705 — Platt 240 — Poor 501f., 540 — Portage Lake- and Lake Superior Ship-Canal-Company 202, 203 — Pratt, Zadoc 368f. — Pruyn 298 — Pueblo- and Arkansas-Valley-Railway-Company 630 — Pulitzer, Joseph 481 — Pullman, George M. 174f., 343, 407, 477, 706 — Pullman-Gesellschaft 147ff., 369 — Purdy, Elijah 291.

Quantrell 628 — Quay 487, 488.

Rantoul, Robert 234 — Reading-Eisenbahn 327f., 550 — Ream, Norman B. 175 — Rensselaer, Kiliaen van 9, 61 — Rensselaer, Stephan van 23f. — Republic Steel Company 617 — Rhinelander 68, 94, 95, 97, 99, 132, 133, 141, 148, 155f., 184, 268 — Riggs 430, 433 — Roberts, Charles C. 377 — Roberts, Marshall O. 134, 274, 277, 292, 374f. — Roberts, Dr. Peter 347

— Rockefeller, Geraldine 376 — Rockefeller, John D. 262, 319f., 328, 530, 577ff., 584, 588, 607, 613ff., 617ff., 678, 733, 734, 741, 742 — Rockefeller, William 328, 492 — Rockwell, J. S. 442f. — Romaine, Benjamin 94f. — Roosevelt 136, 160, 219, 242, 347, 582ff., 618, 718, 732 — Root, Elihn 136 — Root, Milo A. 675 — Rosser, J. Travis 427 — Rothschild 544, 546, 565, 607 — L'Rourke, Matthew J. 134 — Roxburghe, Herzog von 153 — Rumberger 488 — Russel, Charles Edward 673 — Russell, Thomas 36 — Rutgers 156 — Rutland- und Washington-Eisenbahn 369 — Ryan, Thomas F. 601f., 624, 733, 745, 746.

Sagan, Herzog von 484 — Sage, Russell 404, 407, 415ff., 462, 464f., 467, 472ff., 478f., 482, 494, 500, 501, 512, 513, 524, 603, 642, 647, 658, 678 — Salter 488 — Sangre de Cristo-Terrain 254, 256 — Schell 134, 135, 535f. — Schermerhorn 94, 141, 148, 156f., 183, 184 — Schiff, Jacob H. 599 — Schiffer 706f. — Schlußstein-Brückengesellschaft 691f., 696, 701, 718 — Schuyler 18, 23 — Schwab 728ff., 733 — Schwartz, H. H. 220 — Scott, John 705, 709 — Scott, Thomas A. 378, 512, 522, 681ff., 701, 702, 706, 708 — Seligmann, Gebr. 546 — Seymour 293 — Sharp, Jacob 291, 477, 565f. — Shearman, Thomas G. 68, 264 — Sherman, John 545, 619, 692, 732 — Shinn, William P. 706, 709 — Sibley, Gouverneur 446 — Sioux-City- und Pacific-Bahn 501ff. — Simpson, James H. 716 — Sioux-City- und St. Paul-Eisenbahn 457 — Sistare, George K. 134 — Sloan, Samuel 543, 555 — Slocum 418f. — Sloo, Albert G. 274 — Smith, Darwin 543 — Smith, Alexander Donald 649f. — Smith, Henry N. 395 — Smith, Herbert Knox 735 — Smith, Thomas H. 48 — Smith, Oberst 19f. — Snelling 75 — Snow, Ambrose 286 — Southard, T. B. 285, 286, 288 — Southern Pacific-Eisenbahn 216, 521ff., 686 — Spahr 183, 341, 358 — Sparks 203, 210, 215, 221, 248, 250f., 254, 255 — Speyer, James 565 — Spooner, Senator 672f. — Städtische Eisenschmiede 694ff. — Stahltrust 585ff., 691 — Standard-Oil-Company 203, 224, 243, 264, 319ff., 345, 348, 349, 363, 364, 485ff., 514, 529ff., 545, 575, 578, 587, 613ff., 617ff., 676ff., 706, 709, 744f. — Stanford, Leland 240, 407, 513ff. — Stanton 284 — Stead, W. T. 170 — Steele, Frederick 536 — Steele, John N. 626 — Steenwyck, Cornelius 25 — Stephen, George 649ff. — Stephen, Lord Mount 673 — Sterne, Simon 304 — Stetson, Francis 568f. — Stevens, Edward A. 497 — Stevens, Simon 535ff. — Steward, John 131, 298 — Stewart, A. T. 124 — Stewart, David A. 697, 705 — Stickney 555 — Strathcona, Lord 673 — Streike 177f., 225, 231, 233f., 268, 322ff., 346f., 480, 487f., 511, 712, 721ff., 760, 774 — Stunton 646 — Süd-Pennsylvania-Eisenbahn 326ff., 550 — Swartwout, Samuel 46 — Sweeny 136 — Sweet, Alanson 418f. — Swinton, William 459 — Szechenyi, Laslo 361.

Tabaktrust 243, 733 — Taft, Präsident 616, 638, 718, 732 — Taintor, Henry F. 133, 134 — Tammany 623 — Taylor, Jacob 99 — Taylor, Moses 124, 134, 135, 496 — Taylor-System 769 — Teller, Staatssekretär 211, 221, 491 — Tennessee-Kohlen- und Eisengesellschaft 588, 617ff. — Terminal-Company 551, 576 — Texas-Pacific-Eisenbahn 523, 686 — Thackery, S. W. 13 — Theatertrust 763 — Thomas 612ff. — Thompson, J. Edgar 388, 655, 687, 700, 702f., 705f., 709 — Thorndike, Israel 34 — Tiemann 428 — Tilden, Samuel J. 442, 444, 451 — Tiphon 76 — Tobin,

John 296 — Todd, Sarah 71 — Toledo-Eisenbahn 551, 576 — Toole, Gouverneur 665 — Toombs, Senator 271, 273, 274, 276 — Tracy, Nathaniel 34f. — Traer 207 — Treat, Richter 652 — Troy- und Schenectady-Eisenbahn 422ff. — Trust-Company of America 615ff. — Truste 173f., 241ff., 319ff., 569ff., 733ff. — Tunneltrust 586f. — Turpie 469 — Tweed, William M. 133, 134f., 238, 293, 303, 307, 391 — Tweed-Ring 98, 132ff., 307, 374, 385.

Union-Eisenmühlen 695ff. — Union-Eisenwalzwerke 709 — Union-Pacific-Eisenbahn 208, 214, 216, 364, 404ff., 462, 465, 468ff., 474, 500, 501, 519, 663, 686 — United States Mail-Steamship-Company 274, 276, 277, 292 — United States Steel-Corporation 585ff. — Upham 655.

Vanderbilt, Alfred G. 599 — Vanderbilt, Cornelius 98, 124, 131f., 154, 175, 261ff., 325, 364, 365, 366, 367, 383ff., 393, 406, 429, 459, 485, 486, 494, 513, 541, 678 — Vanderbilt, Cornelius Jeremiah 315, 316 — Vanderbilt, Cornelius jun. 154, 264, 336 — Vanderbilt, Familie 615, 627, 642, 679, 746f. — Vanderbilt, George 337 — Vanderbilt, William H. 316ff., 474ff., 479, 512, 513, 526, 548ff., 560, 577 — Vanderbilt, William K. 264f., 335, 355ff., 361, 363 — Venner, Clarence A. 674f. — Vest, Senator 474 — Viaduktbahn 135 — Viehzuchtgesellschaften 210ff. — Villard, Henry 663f., 669ff. — Visayan-Eisenbahn 364.

Wabash-Eisenbahn 473, 486, 489, 557 — Wabash- und Erie-Kanal 202 — Wagner, Robert F. 776 — Walden 518 — Walker 206 — Wallace, J. W. 281 — Wanamaker, John 343 — Ward, George Atkinson 35 — Warren-Linie 496, 498 — Watchorn 726 — Weaver, Senator 257 — Webb, W. H. 98 — Weeden 37 — Weiss, John H. 550 — Weller 374 — West-Branch-Kohlengesellschaft 348 — Westbrook 478 — Western-Union-Telegraphengesellschaft 474f., 478, 479, 482, 490 — Westinghouse-Gesellschaft 616f., 716, 767f. — Westminster, Herzog von 147, 332 — West-Shore-Eisenbahn 236 — West-Virginia-Zentraleisenbahn 627 — Wetmore, Prosper M. 274, 651 — Wheeler & Co. 418ff. — Wheeler, Robert Johnstone 766f. — White, Richter 715 — Whitney, Harry Payne 363 — Whitney, J. A. 661 — Whitney, William C. 37f., 309, 328, 363 — Widener 565 — Williams, John M. S. 501 — Williamson, J. A. 634 — Wilson, R. T. 363 — Witherow 714 — Wittgenstein 518 — Wolfe 488 — Wolltrust 778 — Wood, E. N. 747 — Wood, Thomas D. 787 — Woodruff 686 — Wormser, Daniel 288 — Wright, Caroll D. 177, 323, 568 — Wright, Hendrik B. 257 — Wyck, C. H. van 282, 375f., 683f.

Zentralpacificeisenbahn 216, 516, 518ff. — Zimmer, Johannes 699f. — Zölle 32f., 49, 85 — Zuckertrust 243, 569f. — Zyklopen-Eisenmühlen 694ff.

HC
103
M815
Bd.2

Myers, Gustavus
Geschichte der grossen
amerikanischen Vermögen

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY